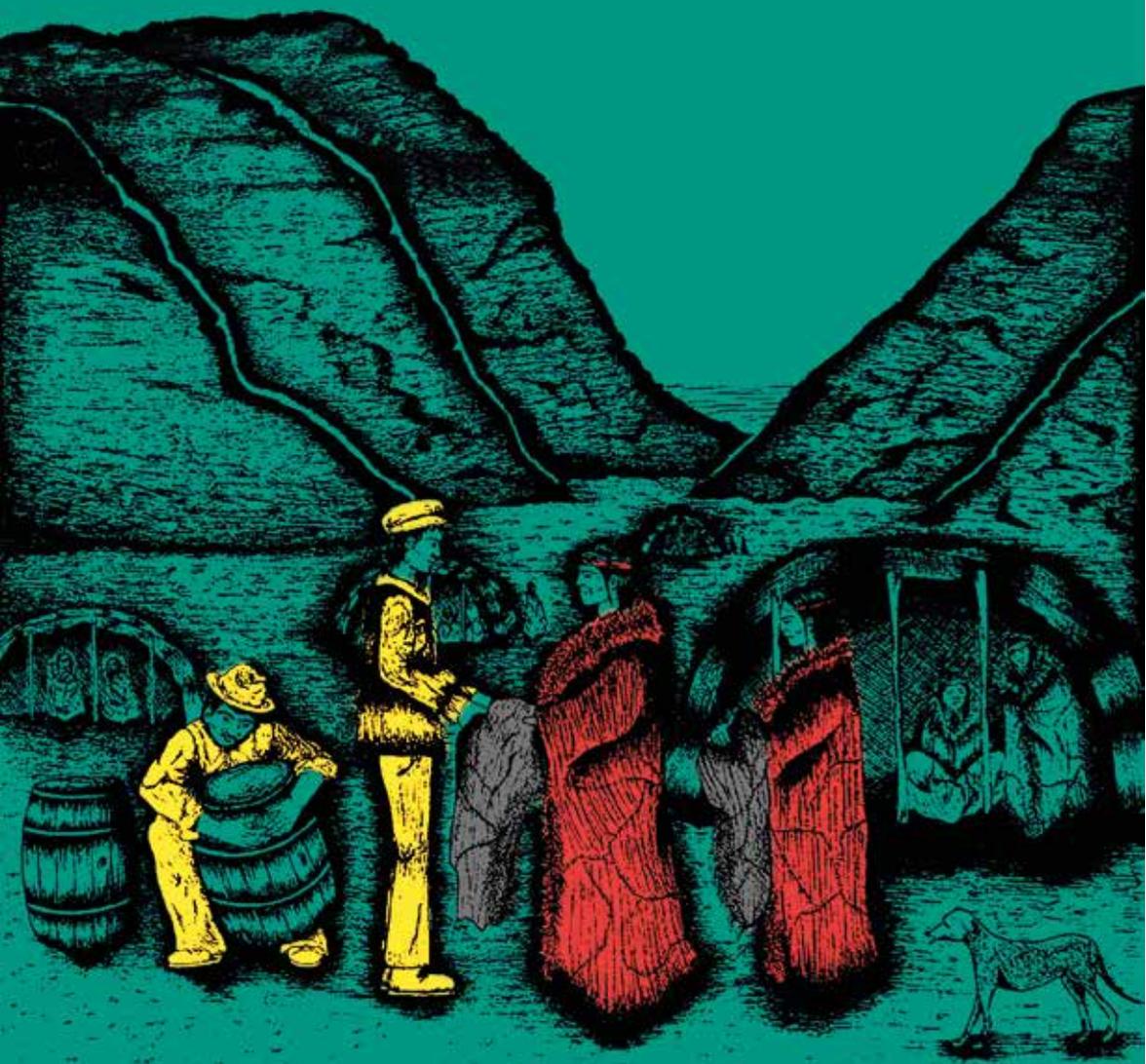


Pieles, tabaco y quillangos

Relaciones entre loberos angloestadounidenses y aborígenes australes en la Patagonia (1780-1850)

MARCELO MAYORGA



PIELES, TABACO Y QUILLANGOS
RELACIONES ENTRE LOBEROS ANGLOESTADOUNIDENSES Y ABORÍGENES AUSTRALES
EN LA PATAGONIA (1780-1850)

Colección Cultura y Naturaleza
Volumen II

©Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

Colección Cultura y Naturaleza
Pielés, tabaco y quillangos
Relaciones entre loberos angloestadounidenses y aborígenes australes
en la Patagonia (1780-1850)

Inscripción N° 2020-A-4106
ISBN 978-956-244-479-8

Ministra de las Culturas, las Artes y el Patrimonio
Consuelo Valdés Chadwick

Subsecretario del Patrimonio Cultural
Emilio De la Cerda Errázuriz

Director Nacional del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural
Carlos Mailet Aránguiz

Subdirectora de Investigación y Directora Responsable
Susana Herrera Rodríguez

Autor
Marcelo Mayorga

Diseño de portada y diagramación
Leticia Martínez Vergara

Editora de textos
Pilar de Aguirre Cox

Mapas
Luis Valenzuela Olivares

Ilustraciones
María Paz Pacheco Ampuero

Ediciones de la Subdirección de Investigación
Av. Libertador Bernardo O'Higgins n° 651
Teléfono: 56-223605278
www.investigacion.patrimoniocultural.gob.cl
Santiago, Chile

IMPRESO EN CHILE/PRINTED IN CHILE
2020

PIELES, TABACOY QUILLANGOS

RELACIONES ENTRE LOBEROS ANGLOESTADOUNIDENSES Y ABORÍGENES
AUSTRALES EN LA PATAGONIA (1780-1850)

MARCELO MAYORGA



ÍNDICE

Lista de Tablas
Lista de Figuras
Lista de Mapas

PRESENTACIÓN

13

PRÓLOGO

15

INTRODUCCIÓN

21

CAPÍTULO I

LA CAZA DE MAMÍFEROS MARINOS EN EL CONTEXTO DE LAS EXPEDICIONES CIENTÍFICO-NAVALES

25

Actividades iniciales relativas a la caza de lobos marinos
Irrupción de los loberos en los mares del sur
Impulso generado por las expediciones científico-navales

CAPÍTULO II

LA CAZA DE LOBOS

51

Organización y logística
Rutas de navegación y mercados
Métodos de caza
Preparación y almacenaje de las pieles

CAPÍTULO III
INTERACCIÓN ABORÍGENES-LOBEROS: EL CASO DEL LOBERO
ESCOCÉS WILLIAM LOW

79

Actividades iniciales de William Low en los mares australes
Consideraciones sobre las expediciones loberas
El escenario geográfico y humano de acuerdo con los testimonios del lobero
Últimos años de Low en Chile

CAPÍTULO IV
INTERACCIÓN ENTRE LOBEROS NORTEAMERICANOS Y ABORÍGENES
AUSTRALES

127

El viaje del NEPTUNE a lo largo de la costa atlántica patagónica
El fugaz paso del bergantín ONICO
Los viajes del PENGUIN y el HARRIET
La goleta MARY JANE al interior del estrecho de Magallanes
El viaje de la goleta HANCOX al cabo de Hornos
El ATHENIAN: “Con destino a un viaje de exploración-descubrimiento a los
mares del sur”
Los viajes de la goleta BETSEY, 1836-1845

CONSIDERACIONES FINALES

199

AGRADECIMIENTOS

207

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

209

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Capitanes loberos de Stonington, New London, Mystic, 1818-1850, según puerto de salida.	53
Tabla 2. Precio de las pieles de lobos finos, 1786-1834.	65
Tabla 3. Interacción entre los aborígenes australes y William Low, 1822-1833.	114
Tabla 4. Interacciones entre aborígenes y loberos norteamericanos, 1798-1844.	142
Tabla 5. Registro de embarcaciones loberas con destino a las Malvinas/Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego, Shetland del Sur, 1786-1845.	168

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Balsa de cuero de lobo, hacia 1713, Amadeo Frézier.	27
Figura 2. Aborígenes kawésqar cazando lobos marinos.	28
Figura 3. Puerto de New Bedford, vista de los barriles (<i>casks</i>) en los que se depositaba el aceite proveniente de los cetáceos.	33
Figura 4. Campamento de aborígenes yaganes.	43
Figura 5. Bergantín BETSEY en su retorno al puerto de Nueva York en 1799.	58
Figura 6. Campamento lobero en la isla Byers, del grupo de las Malvinas/Falkland.	60
Figura 7. Roquerío en la isla Beauchene, del grupo las Malvinas/Falkland.	69
Figura 8. Loberos cazando en las costas de Perú (1815).	70
Figura 9. Faena de caza, isla Goicoechea/New, archipiélago de las Malvinas/Falkland.	72
Figura 10. Conrad Martens, <i>The Adventure off Port Desire, Decr. 23 1833</i> , 1833-1834.	93
Figura 11. Conrad Martens, <i>Ruins. Nort side of the Harbour of Port Desire</i> , 1833-1834.	93
Figura 12. Conrad Martens, <i>Slinging the monkey</i> , 1833-1834.	94

Figura 13. Conrad Martens, <i>Point Arenas, isla de Cochinos, at Chiloé</i> , 1833-1834.	94
Figura 14. Faena de descuere (<i>skinning</i>) de elefantes marinos para la extracción de grasa y almacenamiento en barriles (<i>casks</i>).	99
Figura 15. Grupos de aborígenes zapallos/guaicurúes hacia 1833.	107
Figura 16. Representación del ceremonial que hubo de presenciar William Low junto a un grupo de aborígenes chono.	111
Figura 17. Representación del encuentro a bordo del bergantín NEPTUNE en Puerto Deseado.	136
Figuras 18a y 18b. Exterior e interior de un <i>kai</i> o quillango aónikenk.	137
Figura 19. Representación del fugaz encuentro entre tripulantes de la ONICO y una parcialidad selk'nam.	140
Figura 20. Representación de la visita de una parcialidad aónikenk a bordo de la goleta MARY JANE.	158
Figura 21. Representación del intercambio llevado a cabo en la bahía de San Gregorio entre aborígenes aónikenk y loberos de la goleta MARY JANE.	160
Figura 22. Olla (<i>pot</i>) utilizada para la obtención de aceite de lobos y elefantes marinos.	190

LISTA DE MAPAS

Mapa 1. Ruta seguida por loberos británicos (1780-1812).	66
Mapa 2. Ruta seguida por loberos norteamericanos (1780-1812).	66
Mapa 3. Ruta seguida por loberos británicos (1815-1850).	67
Mapa 4. Ruta seguida por loberos norteamericanos (1815-1850).	67
Mapa 5. Patagonia, Tierra del Fuego, islas Malvinas/Falkland y de los Estados.	76
Mapa 6. Sitios de interacción aborígenes/loberos. Tierra del Fuego.	86
Mapa 7. Sitios de interacción aborígenes/loberos. Extremo sur de la Patagonia y Tierra del Fuego.	100
Mapa 8. Sitios interacción aborígenes/loberos. Archipiélago patagónico.	124

A mi padre, Juan Mayorga Andrade

PRESENTACIÓN

En 1971 se publica un libro escrito por Eugenio Pereira Salas donde revisa los contactos entre Chile y los Estados Unidos, en el período 1778 y 1809, y plantea la importancia que tuvieron las actividades loberas y balleneras desarrolladas en las costas de nuestro país por individuos que formaban parte de la naciente sociedad norteamericana. Pereira Salas habla de la existencia de tres vías de penetración de los Estados Unidos en el Pacífico: la primera, el comercio de pieles de nutria entre la costa noroeste del Pacífico y Cantón, en China; la segunda, la persecución y caza de ballenas en las costas de Perú y Chile; y la tercera, la caza de lobos marinos en las islas esporádicas chilenas. En sus palabras, se distinguen dos ciclos extractivos en nuestras costas: el lobero, corto y muy intenso, que rápidamente agota las poblaciones de animales de las islas; y luego el ballenero, más lento y ascendente, que se extiende por más de medio siglo, generando una disminución en las poblaciones de cetáceos, pero no su exterminio.

La caza de lobos y ballenas en aguas patagónicas y antárticas forma parte de la historia de Magallanes, sin ninguna duda. La relevancia de Mateo Martinic cuando hablamos de los estudios sobre balleneros y loberos en la zona es grande e indiscutible. En un artículo publicado muy temprano, en 1973, Martinic entrega los primeros datos y las reflexiones iniciales sobre la caza de mamíferos marinos en las costas patagónicas. Posteriormente, sigue proporcionando una valiosa información sobre las actividades cinegéticas en las costas patagónicas, representada por numerosas publicaciones, que servirán de gran estímulo para nuevas investigaciones y estudios.

Las iniciativas propiamente magallánicas son un poco más tardías. Los primeros emprendimientos loberos magallánicos surgen hacia 1865 con las actividades de Luis Piedrabuena y José Nogueira, transformándose este último en el personaje “que manejó el negocio durante poco más de cuatro lustros en forma exclusiva”. En las últimas décadas del siglo XIX, otros comerciantes ingresaron exitosamente en el negocio, pero desde 1891 se nota una baja notoria en la cantidad de cueros de lobos obtenidos, y aparecen las primeras restricciones a su caza en 1892 y 1893. En 1895 se entregan

concesiones para la caza de lobos, pero las poblaciones de pinípedos estaban bastante disminuidas y no resultaron muy productivas. Finalmente, en la década de 1910, la actividad prácticamente desaparece.

La caza de ballenas comienza en la zona de Magallanes con el experimento realizado por Mauricio Braun y Adolf Andresen, quienes instalan en 1903 un cañón arponero moderno en el vapor MAGALLANES de la empresa Braun & Blanchard. Aunque las campañas no fueron muy exitosas, se toma la decisión de enfrentar el negocio de manera seria, formándose en 1904 la sociedad en comandita De Bruyne, Andresen & Co., transformada en 1906 en la Sociedad Ballenera de Magallanes, que se mantendrá hasta 1916, fecha en la que se disuelve, pero las últimas operaciones balleneras se realizan en el verano 1913-1914.

Marcelo Mayorga continúa en este libro con la tradición iniciada por Pereira Salas y Martinic, al incursionar en las actividades de los loberos angloestadounidenses en aguas patagónicas, entre 1780 y 1850, y sus relaciones con los pueblos originarios; aonikenk, selk'nam, kaweskar y yaganes, que habitaron toda esta zona. Se sumerge en los archivos de New York, New Bedford, New London y principalmente de la G.W. Blunt White Library del Mystic Seaport Museum, y obtiene valiosa información sobre estos contactos, datos que maneja con gran soltura y conocimiento. El libro cuenta, además, con un prólogo del propio Mateo Martinic, donde reconoce el vínculo entre su obra y la de Marcelo Mayorga.

Para la Subdirección de Investigación es una gran satisfacción publicar este libro en su Colección Cultura y Naturaleza, cuyo objetivo es mostrar, con ejemplos, cómo las sociedades humanas se vinculan con otros seres vivos, tanto ahora como en el pasado, y que la vida es una sola, compleja, heterogénea, con componentes interdependientes. Invitamos al disfrute de su lectura.

Daniel Quiroz

Subdirección de Investigación del
Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

PRÓLOGO

Que la historiografía chilena ha tenido una preocupación preferente por el acontecer en el territorio central del país a lo largo del tiempo, en desmedro de lo ocurrido en sus regiones distantes, es un asunto que nadie discute por evidente. Como en tantas cosas del suceder nacional, el predominio del absorbente centro metropolitano también se ha manifestado en los estudios del género histórico. Solo desde hace medio siglo, poco más o menos, la historiografía ha comenzado a ocuparse de los territorios de la periferia, generalmente autores oriundos de sus diferentes regiones componentes y, por cierto, con gran provecho para el adelanto del conocimiento histórico al ofrecer una visión más integradora de la nación chilena.

Esa falencia, con ser real, ha sido más evidente en lo que se ha referido y refiere a los espacios australes situados al sur de la línea canal de Chacao-golfo de Reloncaví y fiordo homónimo, o sea, a la Patagonia chilena, de allí que, reafirmando lo expresado antes, la realización de estudios e investigaciones sobre la misma, con sus correspondientes publicaciones, ha sido recibida por los ambientes académicos y por el mundo culto en general con gran interés, como cosa ciertamente novedosa y buena por necesaria.

Cabe abundar sobre el punto, particularmente en lo que dice en relación con lo allí acontecido entre fines del siglo XVIII y mediados del XIX, período oscuro por falta de información, lo que ha dificultado la debida comprensión de sucesos trascendentes acaecidos al promediar la última centuria. Específicamente, se ha buscado explicar el silencio informativo como la consecuencia de la aparente falta de sustento documental, o bien, simplemente, como ausencia de interés o mera ignorancia. Esta consideración es válida para saber si en lo que concierne a tan vasto espacio geográfico —un tercio del territorio americano chileno— se registró durante ese prolongado lapso alguna actividad foránea (no indígena) que resultara de interés académico y, en consecuencia, de sus noticias para tratar de entender lo allí acontecido y elaborar consideraciones acerca de su importancia y, más todavía, de su eventual implicancia o relación con sucesos históricos de alguna relevancia ya conocidos.

Valga este extenso preámbulo para dar cuenta de nuestra personal preocupación académica, en el contexto de nuestras investigaciones, estudios y publicaciones, respecto del total desconocimiento que se tenía durante los primeros años del período republicano sobre los territorios australes que habían pertenecido nominalmente a España y que por herencia se consideraban chilenos, como quedó expresado en las constituciones políticas a contar de 1818 y hasta la de 1833, que en su contenido incluyeron la delimitación territorial que se atribuía el nuevo Estado. Este desconocimiento se manifestó directamente en el abandono (falta de atención o preocupación) de cuanto allí acontecía, que era absoluto para el vasto espacio situado al sur de la isla grande de Chiloé, incluido el sector continental que la enfrenta, desde el fiordo de Reloncaví al meridión. Si había alguna excepción en tal proceder, cosa rarísima, era la consecuencia de la lectura de obras foráneas contemporáneas que incluían referencias pertinentes a ese ámbito, comúnmente actividades de exploración marítima o, más raro aún, de tratos ocasionales con personas que habían participado en ellas.

Para reforzar esta apreciación, cabe mencionar una materia que de manera particular nos ha intrigado en el curso de nuestra labor académica: el interés que manifestó Bernardo O'Higgins en su correspondencia epistolar con distintos contemporáneos chilenos por las regiones meridionales del antiguo Chile colonial, a uno y otro lado de los Andes (en los términos jurisdiccionales originales del siglo *xvi*), en especial respecto de la caracterizada geográficamente por el estrecho de Magallanes, desde 1830 hasta el año de su fallecimiento, 1842, preocupación excepcional y visionaria sobre la que, bien se sabe, se fundamentaría la acción posesoria insistentemente recomendada por el ilustre prócer y finalmente realizada en 1843 bajo la presidencia de Manuel Bulnes. Ese interés hubo de tener origen y motivaciones tales que hicieron de sus reflexiones un verdadero ideario geopolítico (tal como actualmente se entiende), entre las cuales debieron estar sus relaciones con personas asociadas con las cosas del mar, oficiales de marina y comerciantes de origen sajón, principalmente británico, a las que pudo conocer y tratar durante el exilio peruano del libertador, asunto particular este sobre el que ha habido y hay un gran misterio. El mismo O'Higgins, sin embargo, brinda antecedentes suficientes para aceptar que tales relaciones de trato personal

y/o epistolar resultaron para él muy motivadoras para formular sus reflexiones y propuestas a las autoridades chilenas. Ha ayudado en la búsqueda de una explicación suficiente la disponibilidad de los escasos datos que en su hora proporcionarían los comandantes Philip P. King y Robert Fitz-Roy, de la Real Armada Británica, sobre lo acontecido en las expediciones hidrográficas británicas desarrolladas en aguas patagónicas y fueguinas entre 1826 y 1834. Gracias a ellos se han podido conocer los primeros indicios del que hasta ahora ha sido un asunto virtualmente desconocido, como fuera la actividad económica —caza de animales de piel fina— en los litorales australes, de desarrollo previo, contemporáneo y posterior a la presencia de los hidrógrafos ingleses, y que devino para ellos un imprevisto auxiliar informativo en terreno por la experiencia y conocimientos acumulados por sus actores.

Con esta aproximación era posible indagar en sus desconocidos protagonistas, sus motivaciones y sus intereses, en procura de aclarar y precisar las noticias que O'Higgins pudo obtener para entender cabalmente sus trascendentes consecuencias conocidas. Adelantando en el asunto pusimos nuestro interés en las actividades de esos misteriosos protagonistas y orientamos nuestras primeras investigaciones con algún fruto finalmente, lo que no hizo más que estimular la búsqueda de fuentes que, de haberlas, debían ser relaciones de viaje o documentos marítimos y mercantiles conservados en repositorios extraños. Así llegamos a un personaje singular, William Low, el competente patrón de goletas loberas al que O'Higgins consideró la persona apropiada para comandar la expedición nacional que debía tomar posesión del estrecho de Magallanes y sus territorios, y a los foqueros (loberos) procedentes de los puertos de Nueva Inglaterra en Estados Unidos, cuyos rastros fueron apareciendo poco a poco. Eran esas dos vías complementarias por las que había que proseguir la búsqueda en procura de nueva y más amplia información de todo tipo sobre tan interesante y poco conocida materia. El asunto, es tiempo de decirlo, tempranamente comenzó a preocupar a mi antiguo y talentoso alumno de Historia Regional en la Universidad de Magallanes, Marcelo Mayorga, tal vez como consecuencia de la interacción establecida en clases y de su personal preocupación por tan interesante cuestión que permanecía abierta.

Los frutos de la dedicación consiguiente, que valoramos como un admirable y sostenido esfuerzo intelectual de extendido curso temporal, los comenzamos a conocer en 2016 con un importante artículo referido a la caza de lobos marinos y a la interacción de los loberos con los indígenas que tuvo como protagonista al ya mencionado capitán Low (Mayorga, 2016), y prosiguieron, en tarea de real envergadura, con el libro que el lector tiene entre sus manos, trabajo ciertamente valioso por lo completo, riguroso, serio y claro, que conforma una contribución historiográfica de gran valor y, por ende, del mayor interés por cuanto ayuda a echar luz sobre un período oscuro de la historia nacional. En efecto, tanto es así, que no es una exageración afirmar respecto de las noticias aportadas por el autor que son en mucho totalmente novedosas y, en lo que no, suficientemente aclaratorias para explicar hechos, situaciones y circunstancias de un acontecer virtualmente ignorado en los mares y litorales australes de Chile durante el período transcurrido entre fines del siglo XVIII y mediados del siguiente.

Sus dos tópicos clave son, uno, el desarrollo de una actividad económica (cinegética) apenas conocida con anterioridad, presentado en un amplio contexto comprensivo que incluye los orígenes y las motivaciones, su evolución condicionada por circunstancias políticas internacionales, los escenarios geográficos de las campañas de caza, los protagonistas (empresarios, patrones y tripulantes) y las formas operativas; y, otro, en los casos especiales de los litorales de la Patagonia y la Tierra del Fuego, las relaciones establecidas con sus habitantes originarios, aspecto interesantísimo en que se abordan las modalidades de trato, los bienes de intercambio y sus propias particularidades. Esta sola faceta de la obra en consideración la hace un documento de rica información etnográfica en sus aspectos de novedad y complementariedad para lo ya conocido sobre la materia, que habrán de permitir reexaminar, y reevaluar si es el caso, la noción y visión preexistentes sobre tan importante tópico como es el del mejor conocimiento sobre las etnias aónikenk, kawésqar, yámana, sélk'nam y chono, que en su conjunto conforman la humanidad originaria del tercio meridional de Chile.

El propio autor sintetiza certeramente la importancia de este trascendente aspecto, con palabras que no resistimos reproducir por su propiedad, lo que de suyo nos exime de mayor comentario:

Por todo lo planteado, ha quedado en evidencia que la presencia de loberos por las aguas en torno al estrecho de Magallanes, la Tierra del Fuego e incluso las islas Malvinas/Falkland fue mucho más que un transitorio deambular dedicado a la obtención y acopio de pieles para lejanos mercados y que, por el contrario, implicó una estrecha relación con los aborígenes que poblaban dichos territorios, ya sea en términos cooperativos o de franca enemistad, y que a la luz de los antecedentes presentados, otorgan una mirada alejada del paternalismo que muchas veces ha caracterizado el discurso respecto de los pueblos originarios. Por el contrario, los resultados de esta investigación dan cuenta de situaciones cotidianas en que los subordinados y dependientes no eran precisamente estos últimos, lo que demuestra que ciertos estereotipos asignados a los indígenas no se corresponden con las observaciones aquí proporcionadas.

Nos encontramos, pues, ante un estudio académico notable por su seriedad y rigor, fundado principalmente en fuentes inéditas nunca antes utilizadas por ningún investigador chileno; con consideraciones, inferencias y reflexiones pertinentes y atinadas, y finalizado con conclusiones razonables que las validan como de provecho para ulteriores trabajos académicos propios o de terceros en diferentes disciplinas de las ciencias sociales.

¡Cuánto nos satisface la labor realizada por este muy estimado discípulo! Con ella, no debe caber duda, adelanta el conocimiento histórico de la región magallánica y de Chile y este libro, en particular, conforma una muy buena e insustituible manera de dar cuenta a la comunidad culturalmente interesada acerca de cuánto puede aportar la gente de regiones al esclarecimiento y enriquecimiento del acervo histórico nacional.

Complace, por fin, a este viejo maestro prologar tan calificado trabajo de un joven historiador. En esta suerte de carrera de postas que es la ímproba tarea intelectual dedicada al conocimiento del acontecer del pasado nacional, en tanto que indispensable para entender el presente y mirar hacia el porvenir para bien de todos, el bastón-testimonio de relevo está en muy buenas manos.

Mateo Martinić Beroš
Premio Nacional de Historia

INTRODUCCIÓN

Hasta antes del surgimiento de la ganadería ovina extensiva, las actividades económicas que caracterizaron los comienzos de la presencia chilena en la Patagonia (1843) fueron fundamentalmente el trueque entre los aborígenes aónikenk y los habitantes del Fuerte Bulnes —y, tras 1848, entre aquellos y la naciente colonia penal de Punta Arenas—; la explotación de carbón y de arenas auríferas; y la caza de lobos de dos pelos (Chaparro, 1917; Navarro, 1908; Vera, 1897; Zorrilla, 1925).

Respecto de esta última actividad extractiva, para el período comprendido entre 1874 y 1877 el porcentaje de participación que representaban los envíos al exterior de pieles de lobos marinos respecto de las exportaciones totales de la colonia de Punta Arenas alcanzaba en promedio el 58% (Vergara, 1973: 65-66).

Dicha cifra grafica la importancia que en la economía regional llegó a tener la caza de pinnípedos y ayuda a entender el acelerado ascenso económico de algunos personajes dedicados a este rubro, significación que tras décadas de caza indiscriminada disminuyó progresivamente hasta su virtual desaparición durante la segunda década del siglo xx.

Sin embargo, el origen de esta actividad económica en el territorio austral americano se remonta hacia fines del siglo xviii, cuando un amplio e indeterminado número de embarcaciones provenientes de Europa y América del Norte comenzaron a cazar lobos marinos en torno a estas costas para, posteriormente, extender su ámbito de acción a diferentes latitudes.

El objetivo central de este trabajo es dar cuenta de los desconocidos avatares de esta lucrativa actividad, con énfasis en el proceso de contacto entre los primeros habitantes del territorio patagónico y los loberos angloamericanos para el período comprendido entre 1780 y la década de 1850.

Hasta ahora, la presencia de los loberos angloamericanos en torno a la Patagonia ha sido escasamente analizada, de modo tal que considero oportuno relevar esta temática, que involucra directamente a diversas naciones americanas, tales como Chile, Argentina y Estados Unidos, así como a países europeos, fundamentalmente Gran Bretaña. Se aportan nuevos antecedentes

del proceso de expansión llevado a cabo por las grandes potencias europeas noroccidentales desde fines del siglo XVIII hacia un escenario geoestratégico de suma relevancia en las históricas relaciones diplomáticas de países como Argentina y Chile (área Patagonia y Tierra del Fuego), e Inglaterra y Argentina (archipiélago de las islas Malvinas/Falkland)¹.

A partir del encuentro/desencuentro entre estos grupos humanos, comenzaría a configurarse toda una serie de relaciones sociales, económicas y culturales, en las que el conflicto y la cooperación determinarían la dinámica de interacción entre ambos grupos, y cuya materialización se expresaría en una serie de intercambios materiales (provisiones, armas, vestuario, formas de comercio, etc.) y simbólicos (ideas, cosmovisiones, religiosidad, información relativa al territorio, entre otros).

Estas relaciones interétnicas, cuya mayor intensidad se dio entre loberos y parcialidades aónikenk (patagones/tehuelches), se construyeron mayoritariamente sobre la base del trueque/intercambio de tabaco, baratijas metálicas, bebidas alcohólicas versus la entrega de pieles y carne por parte de los aborígenes, dinámica que se mantuvo luego de la ocupación chilena en la península de Brunswick en 1843, con las consabidas funestas consecuencias en el tradicional y ancestral desenvolvimiento de las sociedades indígenas, y de cuyos antecedentes procuro aportar nueva información.

Pero las expediciones loberas no solo se dedicaron a la caza y posterior comercialización de lo obtenido, ya que en el transcurso de sus incursiones cinegéticas los loberos fueron acumulando una ingente cantidad de conocimientos en ámbitos como el geográfico, etnográfico y cultural,

¹ A la luz de las históricas controversias respecto de la soberanía del archipiélago localizado en el Atlántico sur —cuyo estatus de acuerdo con la Organización de Naciones Unidas es de “territorio no autónomo” (ONU, 1946: 93-94)— y de donde se origina la utilización en las diversas fuentes (tanto en español e inglés) de los topónimos Malvinas y Falkland, tomé la decisión de utilizar la denominación “Malvinas/Falkland” para referirme al mencionado conjunto insular. Cabe señalar que el origen del topónimo Falkland deriva de un viaje de exploración llevado a cabo por el navegante inglés John Strong en 1690, quien bautizó el estrecho que separa las dos islas principales como Falkland Sound. En tanto, Malvinas es una derivación fonética del topónimo francés Malouines, en alusión al puerto de Saint Malo, lugar de procedencia de los colonos establecidos en Port Louis en 1764, asentamiento erigido por Louis A. Bougainville en una de las islas del archipiélago.

configurándose de este modo en verdaderos concedores de las particularidades de estas inhóspitas tierras, así como de las costumbres y modos de vida de los aborígenes australes.

Un aspecto que se desprende indirectamente del tratamiento de los documentos apunta al ámbito interdisciplinar, por cuanto se estima que la información compulsada a lo largo de este libro resultará de interés para el campo de la biología marina y de la arqueología histórica.

¿Por qué desde 1780 a 1850? Fines del siglo XVIII corresponde al primer registro que se tiene de un crucero lobero por mares australes (Stackpole, 1955: 75), mientras que la quinta década del siglo XIX es un hito por cuanto durante su primer lustro el Estado de Chile incorporó el estrecho de Magallanes y tierras adyacentes, hecho materializado por la expedición encomendada al capitán de origen inglés John Williams (Juan Guillemos), al mando de la goleta ANCUO, en septiembre de 1843.

Desde el punto de vista geográfico, el estudio se concentra en el área de la Patagonia, excluyendo las islas antárticas y el continente antártico propiamente tal debido a que esta área ha sido estudiada ampliamente desde el ámbito de la historia y de la arqueología (Berguño, 1993a, 1993b; Bertrand, 1971; Senatore y Zarankin, 2007; Stehberg, 2003), con énfasis en la relación de los cazadores de lobos luego del descubrimiento del continente blanco y los vestigios físicos de la presencia de estos navegantes.

La perspectiva teórico-metodológica utilizada estuvo desde el principio supeditada a las características de la temática abordada— escasez de registros, cuasianónimos personajes e información gestionada sobre la base del secreto— y, en tal sentido, se buscó abordarla sobre la base de los lineamientos de la Microhistoria.

Del proceso de relevamiento y registro documental, y dada la conspicua presencia de loberos *yankees* involucrados en la caza de otáridos, naturalmente el derrotero a seguir apuntaba hacia la costa atlántica de Estados Unidos. Gracias al financiamiento del Estado de Chile, a través del Programa de Becas de Pasantía Doctoral, Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica (CONICYT), pude acceder por espacio de tres meses a distintas bibliotecas y archivos en los estados de Massachusetts,

Rhode Island, Connecticut y New York, logrando registrar poco más de tres mil trescientas páginas manuscritas, distribuidas en poco más de treinta *logbooks*, que constituyen el sustento del proceso de análisis histórico-documental de este libro.

CAPÍTULO I

LA CAZA DE MAMÍFEROS MARINOS EN EL CONTEXTO DE LAS EXPEDICIONES CIENTÍFICO-NAVALES

Este capítulo está centrado en situar la irrupción de loberos anglosajones hacia latitudes australes, en el marco de un proceso de expansión de escala mundial.

En tal sentido, se plantea que una de las expresiones de este proceso expansionista —propiciado por la fuerte rivalidad entre las potencias imperiales europeas, a las que hacia fines del siglo XVIII se sumará la naciente república estadounidense— tuvo como protagonistas a los cazadores de lobos marinos, quienes, junto con impulsar la concreción de sus propios intereses comerciales, directa e indirectamente contribuyeron a la consolidación de los intereses extraterritoriales de sus naciones con la generación de nuevas rutas y circuitos comerciales, y, ulteriormente, de la vinculación de espacios periféricos con los grandes centros de comercio mundial.

ACTIVIDADES INICIALES RELATIVAS A LA CAZA DE LOBOS MARINOS

Hacia fines del siglo XVIII e inicios del siglo XIX, en el Cono Sur de América, específicamente en el área de la Patagonia, Tierra del Fuego, islas Malvinas/Falkland e islas subantárticas y, posteriormente, en el continente antártico, se consolidó la explotación de mamíferos marinos, basada en el aprovechamiento de sus pieles (lobo marino fino o de dos pelos y lobo marino de un pelo o común) y grasa (elefante marino)², y que, a la postre, pasaría a ser la primera actividad económica desarrollada en territorio magallánico (Martinic, 1987: 13).

² Las especies de pinnípedos que tienen relación con el paso de cazadores hacia latitudes australes, excluyendo Australia y Nueva Zelandia, son: lobo fino austral (*Arctocephalus australis*); lobo fino antártico (*Arctocephalus gazella*); lobo fino subantártico (*Arctocephalus tropicalis*) y lobo marino común (*Otaria flavescens*), todos de la familia de los otáridos. En tanto, el elefante marino (*Mirounga leonina*) pertenece a la familia de los fócidos.

Esta actividad la llevaron a cabo principalmente marineros de nacionalidad británica y estadounidense y, en menor medida, naves de bandera francesa, cuyos principales mercados para la comercialización de sus productos fueron inicialmente los distantes puertos de Cantón (China) y Londres (Inglaterra), para luego incorporarse Estados Unidos (Mayorga, 2016: 38).

Sin embargo, cabe consignar que miles de años antes de que se diera inicio a la caza comercial de las diferentes especies de lobos marinos, grupos aborígenes de ambos hemisferios hicieron del aprovechamiento de mamíferos marinos una actividad fundamental para procurar su existencia.

En el hemisferio norte, los aborígenes aleutas, que se habrían establecido hace unos cuatro mil años en las islas localizadas entre la península de Alaska y de Kamchatka, se dedicaban a la caza de lobos marinos, ballenas y nutrias (Ellis, 2005: 1489).

En cuanto a los indígenas del hemisferio sur, destacan las culturas que habitaron y habitan las actuales costas de Chile, entre quienes se cuentan aquellos conocidos bajo la denominación genérica de changos, que poblaban entre los ríos Loa y Aconcagua, y que de los lobos marinos obtenían carne, fabricaban sus vestimentas, habitaciones y balsas cosiendo las pieles entre sí para formar unos bolsones que servían de elemento de flotación de sus embarcaciones (Latcham, 1910: 40, 43, 46-48; Quezada, 2011: 58; Villalobos, 2003: 14; Zapater, 1998: 113).

Más al sur del territorio chileno se encontraban los chonos, que habitaban desde el canal de Chacao por el norte, hasta las inmediaciones del golfo de Penas por el sur. Para estos nómades-canoeros, los pinnípedos constituían en un elemento fundamental de su cultura, ya que aprovechaban su carne como alimento, la grasa para cubrir su cuerpo y protegerse de las inclemencias climáticas, la piel para confeccionar vestimentas y accesorios, y el aceite, que bebían cuando el agua escaseaba (Cárdenas, Montiel y Grace, 1991: 109).

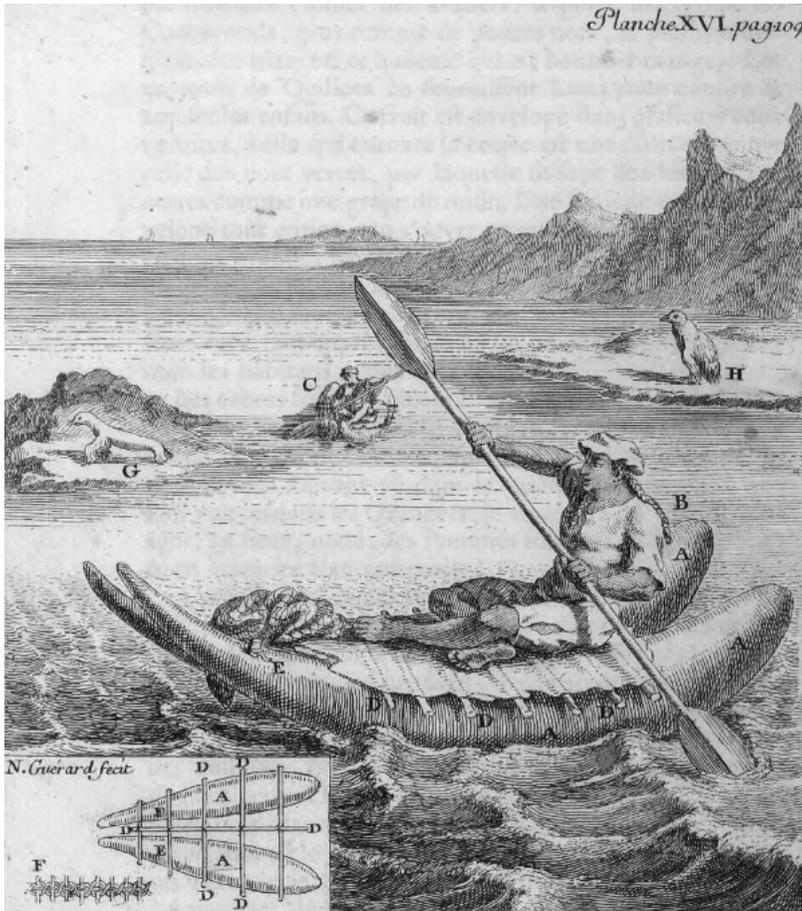


Figura 1. Balsa de cuero de lobo, hacia 1713, Amadée Frézier.
Recuperado de <https://archive.org/details/relationduvoyage01frzi/page/n17/mode/2up>

Desde el golfo de Penas hasta el canal Cockburn ($54^{\circ}30'S-72^{\circ}00'O$) por el sur, incluyendo la mitad occidental del estrecho de Magallanes, se concentraban los grupos kawésqar, quienes, a su vez, además de aprovechar diversos recursos del mar tales como mariscos y crustáceos, cazaban cetáceos y lobos marinos. De estos últimos se beneficiaban de su carne y a base de la piel elaboraban sus vestimentas y cubrían sus tolderías. Para cazar lobos marinos se

reunían en varias canoas y se dirigían a los apostaderos de pinnípedos, por lo general tras la época de parición, y efectuaban grupalmente la matanza. Incluso en su lenguaje existen vocablos que diferencian entre lobo de un pelo y lobo de dos pelos, respectivamente, *alowikches* y *arqáse* (Aguilera y Tonko, 2005: 56).

Los yagán, que menudeaban en torno al canal Beagle, utilizaban la piel de lobo marino para elaborar pequeñas capas, mocasines y cubrir sus toldos, además de aprovechar su carne como importante fuente de proteínas. Al igual que los chono y los kawésqar, junto con cazar lobos marinos, perseguían otros mamíferos marinos, tales como nutrias y ocasionalmente cetáceos, tres especies de animales que desde fines del siglo XVIII se constituirían en los principales objetivos de navegantes europeos y norteamericanos en aguas del océano Pacífico y del Atlántico sur.



Figura 2. Aborígenes kawésqar cazando lobos marinos. Memoria Chilena, “Kawésqar cazando lobos marinos”. Recuperado de www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-70881.html

Respecto de los inicios de la explotación comercial de lobos marinos, existe el antecedente de que en 1516 miembros de la expedición de Juan Díaz de Solís, en el contexto del viaje hacia el Río de la Plata, obtuvieron una partida de pieles de lobos finos (*Arctocephalus australis*) desde la isla de Lobos,

en la actual costa de Uruguay, con el fin de venderlas en Sevilla (Vaz-Ferreira y Ponce de León, 1984: 29).

En el hemisferio norte, a contar de 1740, tras los descubrimientos del explorador danés al servicio de la corona de Rusia, Vitus Bering, comenzaron a llegar *promyshlenniki* (cazadores independientes de pieles), quienes en primer lugar se volcaron a la explotación de pieles de nutria, para luego proseguir con la explotación de lobos marinos del Ártico (*Callorhinus ursinus*) desde las islas del Comandante y, años más tarde, desde las islas Pribylof (Busch, 1987: 7).

La presencia de *sealers*³ británicos y norteamericanos en latitudes australes data de fines del siglo XVIII. Determinar con exactitud la fecha de llegada de la primera embarcación con fines de caza de lobos marinos al extremo sur americano resulta una tarea compleja, sino imposible, dada la escasez de registros que lo consignan, situación que responde a la naturaleza de la actividad, centrada en el lucro y extremadamente competitiva. Es así como, una vez que una tripulación descubría alguna lobería, mantenía en secreto su ubicación debido a que cada nuevo apostadero era rápidamente exterminado y abandonado al cabo de pocas temporadas (Kirker, 1970: 21).

En este sentido, Stevens (1954: 3-4) se refiere a que las informaciones estratégicas que contenían las bitácoras de los loberos estadounidenses eran privativas del capitán y el primer oficial —y por extensión, a los financistas—, de tal modo que parte importante de los documentos y manuscritos se habrían perdido debido a la escasa consideración otorgada a dicha información una vez finalizadas las incursiones cinegéticas en que tales personajes estuvieron involucrados. La fuerte competitividad que caracterizó a la industria lobera explica el lacónico modo de registrar la información en las bitácoras, y sumado a lo anterior, se debe considerar el objetivo original de este registro documental. Según refiere Berry, un *logbook*, en sentido estricto, servía para registrar elementos medibles, tales como el rumbo de la em-

³ La traducción al castellano del sustantivo *sealer* —que deriva de *seal* (foca)— significa literalmente foquero, denominación impropia que se utilizó para denominar a quienes se dedicaron a la caza de lobos marinos (*fur seal*, lobo fino, y *hair seal*, lobo común). Lo anterior se debió a que en un comienzo al lobo marino de dos pelos se le llamaba foca peletera, de ahí el nombre de foqueros. En este caso, traduje aquel vocablo anglosajón como lobero, ya que recoge adecuadamente el quehacer de quienes se dedicaron a esta actividad extractiva.

barcación, tasa de progreso o velocidad (determinada a través del uso de un aparato llamado *log* (corredera), de ahí deriva la denominación *logbook*), ubicación, dirección del viento y estado del clima. Este registro representó el epítome del ideal científico baconiano, en términos de la recopilación de datos observables que luego podrían ser clasificados y sistematizados. Con el tiempo estos registros incorporaron otro tipo de informaciones que, en determinados casos, respondían a intereses comerciales, por ejemplo, los viajes de balleneros y loberos. Detalles como la salud de la tripulación, la realización de los trabajos a bordo, cantidad de pieles o barriles de aceite obtenidos y comentarios personales de quien llevaba la bitácora, complementaban los datos y mediciones que originalmente suponen los *logbooks* (Berry, 2013: 2).

En el caso de los loberos británicos, la situación es similar e incluso la escasez de *logbooks* es aún mayor. En este sentido, Jones apunta que “los primeros años de la pesquería británica en los Mares del Sur son oscuros, debido a que sus capitanes no pensaron que valiera la pena escribir diarios acerca de sus hazañas” (1991: 462), con lo que alude al probable descubrimiento de islas en el océano Pacífico por parte de anónimos cazadores de mamíferos marinos.

Algunos autores señalan que fueron los británicos los que primero llegaron a cazar lobos marinos a esta parte del globo (Busch, 1987: 9-10; Mill, 1905: 87-88; Pereira, 1971: 50-51), en tanto que otros refieren que fueron los marineros *yankees* quienes los antecedieron (Berguño, 1993a: 7; Jones, 1981: 254; Kirker, 1970: 3-7).

Como sea, lo cierto es que desde la segunda mitad de la década del setenta del siglo XVIII comienza la primera gran oleada de cazadores de pinnípedos, la que se vio interrumpida por la guerra angloestadounidense de 1812-1815 (que afectó en particular a las naves estadounidenses, fundamentalmente debido al reclutamiento forzoso de marineros y embarcaciones por parte de la Royal Navy), y más tarde, desde 1819 (año del descubrimiento de las islas Shetland del Sur, aun cuando, ya desde 1815, una vez terminado aquel conflicto, se registra la presencia de algunas embarcaciones loberas en mares australes) y por un lapso de poco más de veinte años, la actividad se retoma con nuevos bríos, para declinar en la medida en que las poblaciones de pinnípedos fueron disminuyendo drásticamente producto de la caza indiscriminada. Años más tarde, a contar de 1860, con el desenvolvimiento de la colonia

de Punta Arenas, la caza de lobos marinos vuelve a adquirir importancia, para declinar durante la segunda década de la siguiente centuria (Martinić, 1973: 8-11) solo en el área de los archipiélagos de Patagonia y Tierra del Fuego, ya que en las islas Malvinas/Falkland y subantárticas la importancia de la actividad decrece a contar de la segunda mitad del siglo XIX (Dickinson, 2007: 16).

IRRUPCIÓN DE LOS LOBEROS EN LOS MARES DEL SUR

Los antecedentes que explican la expansión de los loberos hacia aguas meridionales del océano Pacífico están dados, en primer lugar, por el impulso de las diversas expediciones científico-navales organizadas por las potencias europeas durante el siglo XVIII, entre las que destacan las de los ingleses John Byron (1764) y James Cook (primer viaje de 1768 y segundo viaje de 1772), y la del francés Louis Antoine de Bougainville (1766), de cuyas publicaciones se derivaron valiosas observaciones, sobre todo en lo relacionado con la abundancia de mamíferos marinos en el océano Pacífico y el Atlántico sur (Kirker, 1970: 14-17). En segundo lugar, la explicación se encuentra en las consecuencias de la independencia de Estados Unidos en 1776 y, en tercer lugar, en el influjo que significó para el comercio internacional, al promediar la segunda mitad del siglo XVIII, la apertura del puerto de Cantón en China para la marina mercante estadounidense (Dulles, 1930: 3-4; Greenberg, 1951: 41-48).

En efecto, y siguiendo a Dickinson (2007), Dulles (1930), Kirker (1970) y Stackpole (1953), antes de la revolución norteamericana de 1776 los barcos mercantes de las trece colonias tenían vedado el paso más allá del cabo de Buena Esperanza para acceder al océano Índico, como también para dirigirse al oeste a través del cabo de Hornos, debido al monopolio ejercido por la Compañía de las Indias Orientales para comerciar con los puertos del lejano oriente.

Una vez finalizada la conflagración, la corona británica cerró las rutas coloniales a la marina mercante norteamericana, lo que le impidió colocar sus productos en España y África, transportar esclavos hacia América Central y el Caribe, e importar desde estos lugares productos como el ron, la melaza y el azúcar, además de impedir la llegada desde el oriente de productos funda-

mentales como el té, monopolizados por la Compañía de las Indias Orientales. Sin embargo, tras lograr la independencia, los marinos *yankees* tuvieron acceso a los mercados del oriente, especialmente China, coyuntura que fue ampliamente aprovechada.

Otra consecuencia negativa para los norteamericanos se debió a los efectos de la guerra en su flota ballenera, que, además de sufrir una notoria disminución debido a la destrucción y capturas llevadas a cabo por la Marina Real Británica, entre 1776 y 1783 debieron lidiar con la implementación del bloqueo a los puertos de Nueva Inglaterra con el fin de prohibir la colocación del aceite de ballena *yankee* directamente en Londres. Junto con ello, en los siguientes años Gran Bretaña impuso una serie de gravámenes al aceite de ballena proveniente de puertos extranjeros con el fin de estimular la industria ballenera local.

Ante esta situación, algunos armadores vislumbraron la posibilidad de obtener aceite de ballena en las aguas del Atlántico sur y en el Pacífico. Se consigna que ya desde 1776 embarcaciones balleneras británicas cazaban en el área de las islas Malvinas/Falkland (Dickinson, 2007: 26). Doce años más tarde, la fragata ballenera británica EMELIA logró cazar el primer cachalote en las costas de Chile y en 1792 la estadounidense BEAVER fue la primera embarcación ballenera en doblar el cabo de Hornos (Stackpole, 1953: 145 y 152).

Cabe realizar una digresión con el fin de reconocer la importancia de la industria ballenera. Hacia fines del siglo XVIII y hasta el descubrimiento del petróleo y la electricidad, el aceite de ballena y de cachalote constituía un producto fundamental que se usaba en iluminación y en diferentes ramas industriales. De acuerdo con Mill (1905: 87), en aquella época la principal forma doméstica de iluminación eran las velas, de cera en el caso de las clases acomodadas, pero los más pobres debían conformarse con velas de sebo. En las ciudades comenzaba a generalizarse la iluminación de las calles, por lo que el uso de aceite de cetáceos jugó un rol preponderante para tales efectos; por ende, la demanda de estos productos era cada vez mayor. El aceite de ballena, más abundante y barato que el *sperm oil* (aceite de cachalote), se utilizaba sobre todo en iluminación (luces callejeras, balizas de faro, focos de tren, etc.) y como lubricante (maquinaria pesada de la industria textil y de ferrocarriles); por su parte, el *sperm oil* era un excelente lubricante para

maquinarias de precisión, y servía para fabricar velas con capacidad lumínica superior y sin producir humo, y otros usos como la fabricación de jabón y la limpieza de cuero (Figura 3).

De las ballenas se aprovechaban sus barbas o *whalebone*, órgano queratinoso que les sirve a estos mamíferos para filtrar el alimento. Por sus propiedades, flexibilidad y resistencia, semejante al plástico, se utilizaba en la fabricación de corsés, paraguas, fustas de carruajes y diversos objetos y/o herramientas (Decker, 1973: 25).



Figura 3. Puerto de New Bedford, vista de los barriles (*casks*) en los que se depositaba el aceite proveniente de los cetáceos (Jones, 1861).

Recuperado de www.gutenberg.org/files/59684/59684-h/59684-h.htm

Tal era la importancia de esta industria, que vinculaba tres importantes sistemas productivos de la economía estadounidense: industria textil del norte, sistema esclavista del sur y la propia industria ballenera (Iglesias, 2013: 126).

En este contexto, en 1784 se organizó un viaje a las islas Malvinas/Falkland que salió desde la isla de Nantucket. La embarcación destinada sería el *STATES*, a cargo del capitán Benjamin Hussey.

El objetivo original era obtener aceite de cetáceos y elefantes marinos,

sin embargo, durante la estadía en el archipiélago malvinense, que se prolongó hasta inicios de 1786, lograron obtener un cargamento de 13.000 pieles de *fur seals*⁴ (lobos marinos finos). Francis Rotch, armador de la expedición, manejaba la información recabada en el contexto de las expediciones de James Cook, por lo que conocía el valor de las pieles de nutria en el mercado de Cantón, además de que sabía de la presencia de mamíferos marinos en el Atlántico sur.

Con aquel antecedente, en los primeros meses de 1786 las pieles fueron transportadas a Nueva York, donde se vendieron en 50 centavos cada una, para posteriormente ser reembarcadas hacia Cantón a bordo del bergantín ELEANORA, capitán Metcalf, donde fueron vendidas ventajosamente a cinco dólares cada una. De este modo fue como se sumaron al comercio de pieles de nutria y del lobo fino del Ártico, que antes habían iniciado comerciantes rusos desde las costas del noroeste de América hacia Cantón y proseguido británicos y estadounidenses. Así, “los viajes del STATES y del ELEANORA inauguran el comercio de pieles en Cantón para los loberos” (Stackpole, 1953: 188).

Los mercantes británicos no tardaron en enterarse de este nuevo producto y de su comercialización en Oriente. Estando en las Malvinas/Falkland, el 15 de enero de 1786 el ya mencionado STATES, en compañía del patache SPEEDWELL, se encuentran casualmente con dos embarcaciones británicas —KING GEORGE, capitán Nathaniel Portlock, y QUEEN CHARLOTTE, capitán George Dixon, marinos que habían participado en el tercer viaje del capitán James Cook— cuya finalidad era alcanzar las costas del noroeste de América en procura de pieles de nutria para vender en el puerto de Macao⁵.

Cuando se encontraron con los marinos *yankees*, estos les comentaron

⁴ *Fur seal* es la denominación en inglés correspondiente a los lobos de dos pelos o finos, en tanto, *hair seal* corresponde al lobo común o de un pelo.

⁵ El puerto de Macao, localizado en la península homónima, en la entrada del estuario del río Perla, fue desde 1557 un asentamiento portugués en territorio chino (Greenberg, 1951: 46). Desde fines del siglo XVII, debido al aumento de arribos de mercantes extranjeros, Macao pasó a depender directamente del cercano puerto de Cantón (situado 145 km al noreste) en lo concerniente a la regulación del comercio internacional (Van Dyke, 2007: 7). De este modo, Macao, al igual que Cantón, se transformó en una parada obligada para todos quienes pretendiesen comerciar sus productos en el Imperio chino.

que habían obtenido casi 450 barriles de aceite, principalmente de elefantes marinos, y que llevaban a bordo hasta ese momento entre 6.000 y 7.000 pieles de *fur seals*. Sabiendo del valor que podrían tener esas pieles en Oriente, Portlock trató de comprárselas al capitán Benjamin Hussey, del STATES, quien le señaló que su intención era regresar a su país y desde allí hacer las velas hacia China (Portlock, 1789: cap. 3).

De lo anterior se desprende que Portlock y Dixon ya sospechaban que las pieles de lobos marinos finos podrían tener la misma cabida que obtuvieran las pieles de nutria en China —similar información habría manejado Francis Rotch, financista y organizador del viaje del STATES—, máxime que tenían información de primera mano respecto de las observaciones hechas por James Cook en cuanto a la abundancia de otáridos en las islas Georgia del Sur y al sur de Tierra del Fuego.

Este tipo de encuentros entre tripulaciones de distinta nacionalidad y, por cierto, entre coterráneos, se transformaría en una instancia frecuente por medio de la cual se generaron intercambios y ocultamiento de información estratégica respecto de los reales objetivos y cotos de caza que cada tripulación buscaba alcanzar temporada tras temporada. Por ende, no debió pasar mucho tiempo para que estos marinos británicos difundiesen la información obtenida entre sus compatriotas, tras su regreso a Londres en agosto de 1788.

Es así como, paralelamente a la expansión de la actividad ballenera por latitudes australes, se inicia la explotación comercial de otáridos. Por esta razón, desde un principio no fue extraño que se organizaran expediciones con fines de caza de ballena y de pinnípedos, sobre todo si se considera que de todos esos mamíferos marinos se podía extraer aceite, lo que llevó a calificar a estas incursiones como “viajes mixtos” (Watson, 1931: 476). Los balleneros ocasionalmente cazaban lobos y elefantes marinos para completar sus cargas de aceite (Clark, 1887: 400), como fue el caso del STATES, y los loberos no solo perseguían lobos finos (por sus pieles), sino que también hacían lo propio con lobos comunes (aprovechados como cuero y su grasa para la obtención de aceite) y elefantes marinos (obtención de aceite). Posteriormente, en la medida en que la población de mamíferos marinos decayó, los *sealers* devinieron en cazadores de nutrias, coipos, ballenas y cachalotes, además de los ya mencionados otáridos.

El tercer antecedente al que se alude respecto de la llegada de los cazadores de lobos marinos al extremo sur americano está dado por la coyuntura que significó para el comercio internacional la apertura del puerto de Cantón (en chino, *Guangzhou*) para la marina mercante estadounidense, luego del conflicto sostenido con el Imperio británico, que finalizó con el Tratado de París de 1783. Tal situación fue ampliamente aprovechada en favor de los intereses comerciales de Estados Unidos. Era menester acceder a productos como el té, seda, porcelanas y otros artículos provenientes de China y que antes de la revolución les eran suministrados desde los puertos británicos.

Para alcanzar dicho objetivo se necesitaban nuevas mercancías con las que poder intercambiar dichos productos. En un primer momento se utilizó el *ginseng*⁶, una raíz ampliamente consumida en China a la cual se atribuían poderes curativos extraordinarios.

La embarcación *EMPRESS OF CHINA* fue la primera en llevar un cargamento de *ginseng* (junto con pieles de nutria, algodón, tejidos y plomo) desde Estados Unidos a Cantón. Partió desde Nueva York en febrero de 1784 y retornó al puerto de origen a mediados de 1785, con un cargamento de té y telas que les reportaron a sus propietarios un rendimiento de más del 25% de la inversión inicial (Kirke, 1970: 6).

Sin embargo, tras nuevos envíos del codiciado *ginseng*, el mercado para este producto prontamente se vio saturado ante un exceso de oferta y debió buscarse una nueva mercancía. Los pioneros *yankees* del comercio con China averiguaron entonces que las pieles eran un producto apetecido en ese país.

En efecto, las pieles de nutria eran utilizadas por las clases altas chinas para la fabricación de vestuario. Servían de forro de prendas de vestir, fundamentalmente abrigos, bandas para el cuello y sombreros, atavíos que para el caso de las clases altas se revestían con pieles de nutria, mientras que las posiciones sociales inferiores utilizaban las pieles de lobos marinos finos (Kirker, 1970: 8). Igualmente, cuando las pieles de lobos marinos no

⁶ El *ginseng* es una raíz usada en China (incluso en la actualidad), a la que se le atribuían poderes curativos extraordinarios, razón por la cual el emperador monopolizaba el cultivo de la planta, la que se daba en forma silvestre en Manchuria (Dulles, 1930: 5) y en América es posible de hallar en las zonas boscosas de Quebec y Georgia (Kirker, 1970: 7).

eran adecuadamente conservadas, su pelaje se empleaba para fabricar fieltro, material común y popular en China para la confección de vestuario (Busch, 1987: 8).

De este modo, surge la iniciativa de inversionistas de Boston, quienes vislumbraron en las pieles de nutria aquella nueva mercancía (ya antes introducida en dicho mercado por los comerciantes de pieles rusos). Organizaron una expedición con destino a la costa noroeste del actual territorio de Estados Unidos con el fin de obtener un cargamento de pieles de aquel mustélido.

El viaje comenzó en 1787 y finalizó en 1790, y se hizo a bordo del COLUMBIA (capitán Robert Kendrick). Retornaron a Boston luego de vender sus pieles en Cantón y trajeron de vuelta un importante cargamento de té. Ese fue el punto de partida de un lucrativo negocio que perduraría hasta inicios del siglo xx.

El británico James Hanna, que precedió a los bostonianos en este comercio, entre 1785 y 1787 realizó dos viajes a la zona de la isla de Vancouver, donde colectó pieles de nutria y las transportó a Macao (Howay, 1973: 3-4; Portlock, 1789: 2-3). Esta ventaja inicial que significó el viaje de Hanna para los intereses comerciales británicos prontamente se perdió a favor de los comerciantes estadounidenses “producto de las regulaciones mercantilistas y la larga lucha con Francia”, que en aquella época presionaba al Imperio británico (Busch, 1987: 5).

Sin embargo, como acertadamente apuntara Stackpole, no fue un cargamento de pieles de nutria lo primero que comercializó en Cantón una embarcación norteamericana, sino las pieles de lobos marinos de dos pelos, específicamente, aquellas obtenidas de las islas Malvinas/Falkland en 1786 (1953: 183).

En tal sentido, Mill (1905: 88) señala que en 1791 no menos de 102 embarcaciones estuvieron dedicadas a la obtención de pieles de lobos marinos y aceite en los mares australes. Gómez (1939) se refiere a que el gobernador español de las islas Malvinas reportó que siete embarcaciones británicas y una estadounidense extrajeron desde allí 40.000 pieles y 200 barriles de aceite entre 1788 y 1790 (citado por Dickinson, 2007: 33).

A partir de este período y hasta 1812, cientos de embarcaciones loberas enarbolaron sus velas con rumbo al Atlántico sur y al Pacífico, siguiendo un

patrón de dispersión geográfica que comenzó en las islas Malvinas/Falkland (1786) y continuó hacia la costa nororiental de Patagonia (1790), isla de los Estados (1790), isla Tristán de Acuña (1790-91), islas Georgia del Sur (1791); hacia fines del siglo XVIII los cazadores de lobos cruzaron el cabo de Hornos para dirigirse al archipiélago de Juan Fernández (1792), islotes San Félix y San Ambrosio (1793), Australia y Nueva Zelanda (1792), y Baja California (1806) (Busch, 1987; Clark, 1887; Darby y Darby, 1971; Deacon, 1984; Dickinson, 2007; Gill, 1967; Jones, 1986; Kirker, 1970; Stevens, 1954; Watson, 1931); tras el paréntesis producido por la guerra angloestadounidense y producto del decrecimiento de las poblaciones de pinnípedos en las mencionadas áreas, los cazadores de otáridos retornaron al Pacífico sur tras el descubrimiento de las islas Shetland del Sur en 1820, y tras el exterminio llevado a cabo en torno a aquel archipiélago y a otras islas adyacentes (Orcadas del Sur, Sandwich del Sur), los cazadores se dirigieron a las aguas interiores de la Patagonia occidental hasta el sur de la isla de Chiloé, Tierra del Fuego, islas Malvinas/Falkland e isla de los Estados, e inclusive, la costa nororiental patagónica, así como a remotas islas ubicadas en el Atlántico sur y en el océano Índico, tal como se aprecia en las bitácoras de navegación y diversas fuentes.

IMPULSO GENERADO POR LAS EXPEDICIONES CIENTÍFICO-NAVALES

Durante la segunda parte del siglo XVIII, en el contexto del Siglo de las Luces, varias naciones europeas se abocaron a la organización de expediciones hidrográficas alrededor del globo, imbuidas de un afán de conocimiento y exploración, amén de motivaciones de carácter geoestratégico, de modo que el Nuevo Mundo y, en particular, el extremo austral del continente americano, serían el principal escenario de esta expansión europea.

Además de la ya aludida expedición británica de James Cook, destacan las expediciones del capitán inglés John Byron (1764), la comandada por el francés Antonio Bougainville (1766), las expediciones españolas capitaneadas por Antonio Córdoba Lazo de la Vega (1785) y Alejandro Malaspina (1789) y,

posteriormente, tras el paréntesis producido por las Guerras Napoleónicas y las guerras de independencia americana, Inglaterra reanudó las expediciones con los capitanes Philip P. King (1826) y Robert Fitz-Roy (1833), mientras que Francia hizo lo propio con Jules César Dumont D'Urville (1837) y Estados Unidos con Charles Wilkes, quien en 1838 continuó con las tareas exploratorias que caracterizaron este período de la historia universal.

Un hito lo marcó el lapso que sobrevino a la finalización de la Guerra de los Siete Años (1756-1763), por cuanto la paz estimuló un ambiente propicio para la concreción de las inquietudes propias de la época en torno al mejor conocimiento de aquellos espacios del planeta que no se habían explorado acabadamente. El principal objetivo era alcanzar las tierras y mares del Nuevo Mundo, y, en este punto, el Imperio británico, que tras el conflicto se configuraría como la potencia dominante, organizó varias expediciones al Pacífico sur.

En tal sentido menciono a continuación algunos pormenores de las observaciones realizadas por los navegantes ingleses John Byron, James Cook y el francés Louis Antoine Bougainville, ya que sus reportes grafican por sí solos la utilidad que años más tarde les otorgarán loberos y balleneros en sus incursiones hacia el hemisferio sur.

Estos viajes de exploración inicialmente tuvieron como teatro de operaciones el Atlántico sur y el área en torno al estrecho de Magallanes. Posteriormente, el interés se extendió hacia el océano Pacífico, lo que se concretaría con las expediciones de James Cook (Bradley, 1999: 539).

La expedición dirigida por John Byron, llevada a cabo entre 1764 y 1766, tuvo como principales objetivos el reconocimiento del estrecho de Magallanes y territorios adyacentes, además de sondear sitios estratégicos para la instalación de un asentamiento, lo que concretaría en una de las islas del archipiélago malvinense (Martinić, 1992). Lo fundamental, según refiere el ya citado Bradley, era generar nuevos vínculos comerciales con América del Sur a través de las Indias Orientales.

Entre las observaciones de carácter faunístico que realizó el navegante inglés se consignan las que registró estando surtos en Puerto Deseado ($47^{\circ}45'S-65^{\circ}55'O$), en la costa oriental de Patagonia en diciembre de 1764:

“Entre los diversos animales, que se crían cerca de la costa, hallamos un gran número de Becerros Marinos⁷ de varios tamaños. Esta es una especie de amphibios, que viven en tierra igualmente que en agua, y son tan feroces, que es muy peligroso el acercarse á ellos (...).

Aunque no tiene patas, crían sin embargo una especie de pies, ó de nadaderas, de que se sirven así para caminar como para nadar, y por medio de las cuales saltan con mucha ligereza por la arenas, y por cima de los pequeños peñascos, contiguos á la playa” (Byron, 1769: 50-51).

Prosigue su descripción efectuando una recomendación respecto del posible uso económico de estos mamíferos marinos:

“Cuando los Becerros Marinos llegan á viejos, tienen cerca de ocho pies de largo, y ladran roncamente casi como los perros (...). Subministra cada uno de los mayores, que tienen, como hemos dicho, ochos pies de largo, media pipa de aceyte, y abundan tanto en este parage, que se podría cargar del mismo aceyte un Navio entero enviado de intento á este fin. Podriase también sacar un lucro considerable de sus pieles, sí pasasen por las manos de los curtidores, que poseen el arte de prepararlas” (Byron, 1769: 51-52).

Más adelante, en enero de 1765, al momento de llegar a la isla Saunders o Trinidad (51°20'S-60°), situada al noroeste de la isla Gran Malvina o West Falkland, Byron procede a la concreción de un asentamiento al que denominó Port Egmont, en cuyo contexto apuntó:

“Hallamos, igualmente, muchos Becerros marinos, y algunos de una magnitud enorme. Parte de nuestra gente saltó en tierra para tirar á estos animales en un paraje, que nombramos Bubbler Bay, con motivo del gran número de estos animales que cogimos. La grasa que soltaban

⁷ Estas citas aquí corresponden a la edición de 1769, editada y traducida por Casimiro de Ortega. En esta obra el traductor utiliza la denominación “becerros marinos” para referirse a los lobos marinos.

cociéndolos, nos servía de aceite para las luces, y la gente del Equipage guardó las pieles para chupas, y otros usos” (Byron, 1769: 101-102).

En abril del mismo año, en su navegación en medio del océano Pacífico, recaló en la isla Alejandro Selkrik ($33^{\circ}46'S-80^{\circ}48'O$), también conocida como Más Fuera, Masafuera, Masa Fuero, entre otras denominaciones⁸. Allí, al igual que en Puerto Deseado y en las islas Malvinas/Falkland, reportó la presencia de lobos marinos finos (en este caso correspondería a un *Arctocephalus australis*) a lo largo de su escarpada costa, explayándose respecto de sus características físicas y comportamiento, además de referir que su carne era similar en gusto a la carne ovina (Byron, 1769: 152).

Relacionada con la circunnavegación realizada por Byron se haya la efectuada por el marino francés Louis Antoine Bougainville, quien, en 1763, cuando apenas se había firmado el Tratado de París, zarpó desde el puerto de Saint-Malo con el fin de erigir un establecimiento permanente en el archipiélago de las Malvinas/Falkland y tomar posesión a nombre del gobierno francés, lo que se concretó en mayo de 1764, ocho meses antes del asentamiento llevado a cabo por Byron.

Ante las protestas del gobierno español, el asentamiento de Port Louis ($51^{\circ}31'S-58^{\circ}07'O$, en la isla Soledad o East Falkland) debió ser abandonado por los franceses y fue traspasado a España, lo que se llevó a efecto durante 1767, en el contexto de la segunda expedición capitaneada por el marino francés con el objetivo circunnavegar el globo.

El año anterior, a bordo del navío L' AIGLE, Bougainville, en camino de regreso a Francia, relata que a bordo llevaban un “cargamento de aceite y pieles de lobos marinos curtiduras en la región” (Bougainville, 1880: 33).

Por el comentario de Bougainville, incluyendo las faenas realizadas por la gente de Byron en la isla Trinidad o Saunders, bien puede considerarse que se trataba de las primeras tentativas de explotación comercial de otáridos desde el archipiélago de las islas Malvinas o Falkland.

⁸ Los loberos anglosajones utilizaban la denominación Más Afuera o Masafuera para referirse a este importante apostadero de lobos marinos de dos pelos (*Arctocephalus philippii*), que hacia fines del siglo XVIII comenzaron a ser intensamente explotados. Otras denominaciones para esta isla aparecen en Riso Patrón (1924: 534). En adelante, se utilizará la denominación Masafuera.

Lógicamente, España no podía quedar a la zaga de las demás potencias europeas, por lo que decidió equipar tres importantes expediciones, dos dedicadas a levantar las costas del estrecho de Magallanes —labor encomendada a Antonio de Córdoba (1785-1786; 1788-1789)—, mientras que la tercera fue dirigida por Alejandro Malaspina (1789-1794), quien, además de recorrer la costa patagónica, exploró las costas americanas del océano Pacífico, Nueva Zelanda y parte de Asia.

Estas expediciones científicas, que no son otra cosa que la manifestación de la rivalidad entre las potencias europeas, fueron acumulando un acervo de conocimiento de vastas regiones del planeta, tales como las islas Malvinas, las costas de Patagonia, Tierra del Fuego, la isla Alejandro Selkrik, Nueva Zelanda y Australia, lugares que tenían como característica en común albergar una inmensa cantidad de mamíferos marinos, información que a la sazón sería fundamental para el proceso de expansión industrial y comercial que se comenzó a manifestar con énfasis en este período, sobre todo en Inglaterra y, tras alcanzar su independencia, en Estados Unidos. Precisamente el aceite, utilizado para lubricar las máquinas de la industria textil y más adelante la maquinaria a vapor, y de otro lado, las pieles de lobos finos, fueron dos mercancías que coadyuvaron a la vinculación de sectores periféricos con áreas metropolitanas en el hemisferio norte.

Serán las informaciones derivadas de las expediciones desarrolladas por el inglés James Cook, las que por su extensión geográfica y resultados directa e indirectamente terminarán por incorporar a los grandes circuitos comerciales a regiones como las señaladas en el párrafo anterior. Entre quienes participaron de este proceso, destacaron los balleneros y loberos, quienes se encargaron de explotar y surtir la demanda de recursos naturales descritos por los exploradores de fines del siglo XVIII.

James Cook realizó tres expediciones cuyos objetivos fueron observar el tránsito del planeta Venus sobre el Sol (1768-1771), buscar la Terra Australis Incógnita (1772-1775) y explorar la costa septentrional del oeste de América del Norte (1776-1779). El segundo y tercer viaje fueron particularmente relevantes por los comentarios y observaciones que registró respecto de sectores con abundantes recursos factibles de explotar.

En el segundo viaje, en enero de 1775 logra alcanzar la latitud de las islas Georgia del Sur ($54^{\circ}26'S-36^{\circ}33'O$), lugar donde avistó una gran cantidad de lobos finos antárticos (*Arctocephalus gazella*). Al respecto, apuntó: “Lobos u osos marinos, eran bastante numerosos. Eran más pequeños que aquellos que vimos en la isla de los Estados; tal vez, la mayoría de los que vimos eran hembras; en la costa pululaban junto a los jóvenes cachorros” (Cook, 1842: 567).



Figura 4. Campamento de aborígenes yaganes (Cook, 1842: 25).

En diciembre del año anterior reporta similares avistamientos de mamíferos marinos en la costa sur-oriental de Tierra del Fuego y en la isla de los Estados, donde cazaron varios lobos marinos, y aprovecharon de obtener aceite y degustar las vísceras y carne de los otáridos. Anota que “la carne de los cachorros era muy apetitosa, incluso la carne de algunas hembras viejas no era tan mala; pero la de los machos viejos era abominable” (Cook, 1842: 560).

Durante el primer viaje igualmente observó todo tipo de mamíferos marinos (ballenas, delfines y lobos marinos) en las cercanías de las islas Malvinas/Falkland y Tierra del Fuego (Cook, 1842: 19).

En los próximos años, las islas Georgia del Sur fueron visitadas asiduamente por loberos británicos y estadounidenses, estimándose que desde sus costas se extrajeron aproximadamente 1.200.000 pieles, de acuerdo con lo que señalara el lobero británico James Weddell mientras se encontraba en aquellas islas en 1822 (Weddell, 1825: 54). Complementariamente a la información entregada por el lobero inglés, Edmund Fanning, célebre lobero norteamericano, apuntó que durante la temporada de 1800-1801 las tripulaciones obtuvieron 112.000 pieles (Fanning, 1833: 299).

Similar situación se dio en la isla de Masafuera, donde se estima que desde 1792, cuando se reportó al primer lobero *yankee* cazando allí (capitán Stewart, a bordo del ELIZA), hasta 1807, año en que las recaladas loberas cesaron producto de la dramática disminución del número de otáridos, se extrajeron más de 3.500.000 pieles (Clark, 1887: 407).

Los descubrimientos durante el tercer viaje de Cook harán que británicos y norteamericanos se involucren en el comercio de pieles con el lejano mercado chino. En efecto, mientras se encontraban explorando las costas del noroeste del actual territorio estadounidense, miembros de la tripulación adquirieron pieles de nutria por medio del trueque con los aborígenes de la isla de Vancouver, las que posteriormente fueron vendidas en Cantón, donde algunas alcanzaron a costar 120 dólares (King, 1842: 532⁹), según señala el capitán James King, quien asumió el mando de la expedición después de que James Cook fuese ultimado el 14 de febrero de 1779, en la isla de Hawái (Bradley, 1999: 550).

John Ledyard, un estadounidense que participó en esta expedición, retornó a su tierra natal en el estado de Connecticut, y en 1783 publicó su propia versión del viaje, donde estuvo bajo el mando de Cook, y destaca lo ventajosa de la venta de pieles en China (Kugler, 1971: 22).

⁹ La edición que se ha tenido a la vista del diario de navegación de los viajes de James Cook incluye un extracto del diario del capitán James King, quien relevó a Cook tras su muerte (King, 1842).

Cabe consignar que el diario oficial del tercer viaje de Cook se publicó en Londres en 1784, en tanto que la edición del segundo viaje se publicó en 1777, pero producto de la guerra de independencia (1776-1783) dichos ejemplares estuvieron disponibles para los norteamericanos recién tras la finalización del conflicto (Kirker, 1970: 15-16), fecha que coincide con la edición apócrifa de Ledyard.

Tras la publicación de los pormenores del segundo viaje se conocieron ampliamente los hábitats y la abundante presencia de otáridos en la Patagonia, Tierra del Fuego y las islas Georgia del Sur. También se pudo acceder a las observaciones de otros navegantes ingleses, como George Anson (1740-1744) y Philip Carteret (1766-1769), quienes habían recorrido el área de cabo de Hornos, el estrecho de Magallanes y las islas Juan Fernández, de tal modo que a contar de ese período comienza a estar disponible valiosa información en relación con los recursos naturales, las rutas de navegación, los aborígenes, las fuentes de aprovisionamiento, etcétera, que se podían hallar en lugares alejados del planeta.

Incluso más, en la misma época aparecen las ediciones del viaje de Bougainville (primera edición en inglés publicada en 1771) y la obra de John Hawkesworth (1777), que compila los viajes de los ingleses John Byron, Samuel Wallis, Philip Carteret (1766-1768) y James Cook (primer viaje). Estas obras estuvieron disponibles para los primeros cazadores de lobos marinos, tal como lo refiere el capitán Josiah Roberts, primer *sealer* estadounidense en cazar lobos marinos en las islas San Félix y San Ambrosio en 1792, quien en su momento señaló que a bordo del navío JEFFERSON llevaba las últimas publicaciones de autores ingleses (citado en Kirker, 1970: 14).

Como mencioné en párrafos precedentes, los británicos primero (James Hanna) y luego los norteamericanos (John Kendrick) se dirigirán hacia el noroeste del continente americano, en una carrera por obtener materias primas, con el fin de vincularse comercialmente con los mercados orientales (lo que les permitía acceder a productos altamente demandados como el té y la seda), de modo que será mediante este proceso de búsqueda que los loberos participarán activamente en la fase expansiva llevada a cabo por las potencias europeas y la naciente república norteamericana, y que justamente, tras los viajes de Cook, dicho proceso se vio facilitado.

En definitiva, los viajes de este ilustre marino terminarían por volcar el interés de los mencionados gobiernos hacia el océano Pacífico, precisamente en un período en que “ciencia, industria e intereses nacionales” (Deacon, 1984: 7) se entremezclan en pos de la búsqueda de nuevos territorios y de la consolidación y control de las rutas comerciales oceánicas.

Tal como refiere Iglar, a partir de este período el Pacífico oriental¹⁰ queda completamente vinculado al resto del mundo, en un proceso que duró aproximadamente setenta años —desde los viajes de Cook al descubrimiento de oro en California—, período durante el cual una serie de personajes, entre los que se cuentan científicos, mercantes, raqueros, balleneros, etcétera, se volcaron hacia el océano Pacífico para conectar mercados y recursos naturales, y sin que se lo propusiesen, sus objetivos particulares terminarían por coincidir con la agenda territorial de Estados Unidos (2013: 183).

A pesar de que con el inicio de las Guerras Napoleónicas se produce un receso en las expediciones científico-navales, los cazadores de lobos marinos continuaron con su actividad extractiva y serán quienes, una vez finalizada la guerra —hecho que posibilitó la reanudación de la labor exploratoria—, colaborarán directa e indirectamente con información clave para el desarrollo de aquellas, basados en años de experiencia y conocimientos acumulados producto de los constantes recorridos a lo largo de prácticamente todos los océanos del planeta.

En la búsqueda de sus presas, los cazadores marinos contribuyeron directa e indirectamente a los objetivos expansionistas de sus respectivas naciones, tal como queda demostrado en el caso de la exploración antártica, ya que loberos y oficiales navales británicos, norteamericanos y rusos, casi en simultaneidad, arribaron al territorio antártico (se le atribuye a la tripulación del bergantín estadounidense *HERSILIA* haber sido la primera en avistar la península antártica, mientras se abocaba a la búsqueda de lobos marinos¹¹); o el caso de los cazadores de nutrias, quienes coadyuvaron

¹⁰ Entendido por el autor como una entidad geográfica que abarca las costas americanas, islas de altamar y sus múltiples interconexiones.

¹¹ Respecto de las disputas en torno a la preeminencia del descubrimiento del continente blanco, ver Fanning (1833), Mills (1905), Stackpole (1955), Stevens (1954), Headland (1989) y Cushman (1947).

a reforzar las afirmaciones estadounidenses en el noroeste, en función de las exploraciones realizadas en torno al río Columbia y el posterior asentamiento de Astoria (Dulles, 1930: 50); o bien, en cuanto a la relevancia de la flota ballenera estadounidense, considerada una suerte de “guardia marítima de avanzada” para los intereses imperiales estadounidenses en torno al Pacífico, por ejemplo, el archipiélago hawaiano (Iglar, 2013: 27 y 103).

En consonancia con lo antes descrito, otra de las consecuencias de los viajes de Cook fue la inspiración que significó para muchos la posibilidad de descubrir nuevos territorios y fuentes de materias primas, lo que dio origen “a un nuevo tipo de descubridor, el explorador-mercante” (Stevens, 1954: 1), personaje cuyo prototipo sería encarnado por los cazadores de mamíferos marinos.

Hubo quienes vislumbraron estar en presencia de una empresa de carácter nacional y supranacional. La primera situación se ve reflejada en lo señalado por el capitán Josiah Roberts, quien comentaba respecto de su proyecto de comerciar con China que su aventura comercial era también un viaje de descubrimiento, donde además de comprometerse a llevar un diario para el presidente George Washington (Kirker, 1970: 4), manifestaba su deseo de navegar hacia aquel mercado “donde la bandera de los Estados Unidos aún no ha tenido acceso”¹².

En cuanto a la idea de formar parte de una misión de mayor amplitud espacio-temporal, se recogen las palabras del lobero norteamericano Benjamin Morrell:

“A pesar de la cantidad de tiempo que ha transcurrido desde el descubrimiento del continente occidental, y el consiguiente impulso dado al espíritu de descubrimiento, es un hecho notable que la parte más interesante de este globo terráqueo aún permanece inexplorado, y casi totalmente desconocido. Es un reproche a todos los países civilizados, que la gente de esta época ilustrada posea tan poco conocimiento preciso de los mares, islas, y probablemente, respecto del continente que existe en las regiones polares del hemisferio sur” (Morrell, 1832: 39).

¹² Los comentarios de Josiah Roberts se hayan en Knox, H. (agosto 7, 1791) [Carta de Henry Knox a John Coffin Jones]. The Gilder Lehrman Collection, The Gilder Lehrman Institute of American History, New York, NY.

En esta misma línea, algunos loberos buscaron complementar sus intereses comerciales con los de su nación disponiendo de sus propias embarcaciones para tal efecto. De hecho, en 1812, Edmund Fanning fue comisionado por el presidente James Madison (1809-1817) para comandar una expedición de descubrimiento al hemisferio sur y circunnavegar el globo, para lo cual acondicionó dos de sus barcos, VOLUNTEER y HOPE. Sin embargo, debido al inicio de la guerra con Gran Bretaña aquel año, la expedición súbitamente debió ser suspendida (Fanning, 1833: 493-494).

Similar situación acontece con otra expedición, esta vez patrocinada por la Cámara de Representantes del Congreso de Estados Unidos en tiempos de la presidencia de John Q. Adams (1825-1829), cuyos objetivos eran de carácter comercial, naval y científico. La idea era surcar las aguas del océano Pacífico y los mares australes a bordo de los navíos PEACOCK y SERAPH (este último de propiedad de Benjamin Pendleton, experimentado lobero que en 1820 comandó una flota lobera desde el puerto de Stonington hacia las islas Shetland del Sur) e inclusive se pensaba contar con la presencia de un naturalista, uno o dos ayudantes y un historiador. El proyecto fue desechado hacia fines de la administración de Adams producto de la reciente victoria electoral de Andrew Jackson en los comicios llevados a cabo a fines de 1828 (Spears, 1922: 166-117).

Ante la indecisión del Congreso norteamericano, Fanning decide financiar la malograda expedición junto a otros experimentados loberos, entre ellos Nathaniel Palmer y el ya aludido Benjamin Pendleton. La expedición, que combinó fines comerciales y científicos¹³, contó entre sus más entusiastas impulsores con Jeremiah Reynold, multifacético personaje, de uno de cuyos escritos (Reynolds, 1839) derivó la célebre novela *Moby Dick*, de Herman Melville. Entre los miembros de la tripulación, además de Reynolds, estaba el geólogo James Eight y, en calidad de dibujante, John Frampton Watson (Stanton, 1975: 26).

¹³ En aquella expedición participaron tres embarcaciones: la goleta PENGUIN, capitaneada por Alexander S. Palmer, y los bergantines ANNAWAN y SERAPH al mando, respectivamente, de Nathaniel Palmer y Benjamin Pendleton.

Al respecto, una nota de prensa del *New York Enquirer*, replicada en *The Nile's Register* el 24 de octubre de 1829, recogía lo siguiente:

“Además de la importancia comercial de esta expedición, es muy importante desde el punto de vista nacional. Las tierras que descubra el Sr. Reynolds y sus socios emprendedores se convertirán en propiedad de los Estados Unidos. Las reservas de la ciencia se verán incrementadas por los productos de islas lejanas, aún desconocidas para el hombre civilizado, y la curiosidad puede, por casualidad, ser gratificada por algo nuevo” (Spears, 1922: 121-122).

Años más tarde, entre 1838-1842, cuando Estados Unidos organizó la primera expedición científico-naval, a cargo del teniente Charles Wilkes, se consignó entre sus objetivos principales la necesidad de sondear las costas en torno a la isla de Tierra del Fuego con el propósito de verificar y/o extender los trabajos realizados previamente por el oficial de marina británico Philip P. King, para así facilitar el paso de los barcos dedicados a la caza de ballenas (Wilkes, 1845: xxvi).

Lo anterior, más allá de demostrar la importancia estratégica de la flota ballenera *yankee* para los intereses económicos de su nación, da cuenta de la relevancia otorgada al mejor conocimiento de las costas del océano Pacífico, cuya información no solo sería proveída por este tipo de expediciones, sino también por loberos, balleneros y mercantes que habitualmente se aventuraban por altas latitudes.

Así como los balleneros han sido catalogados como una “guardia marítima de avanzada”, ya que para seguir las rutas migratorias de los cetáceos fueron adquiriendo un valioso caudal de información náutica, tal apelativo se hace extensivo a los loberos, ya que, además de navegar por rutas similares, generaban un vínculo aún más directo con los territorios visitados dadas las características de su actividad extractiva, es decir, permanencia por períodos prolongados en los sitios de apareamiento de pinnípedos, con el resultado de familiarizarse con la geografía y recursos del lugar, y en los casos de regiones con presencia aborigen, interacción e intercambios entre ambas partes, a diferencia de los cazadores de cetáceos, que si

bien tuvieron contacto con poblaciones nativas, en particular en el área polinésica, su centro de operaciones se concentraba la mayor parte del tiempo en el mar abierto.

Esta distinción explica parcialmente la inexistencia de alusiones o referencias directas que den cuenta de la geografía humana del extremo austral americano por parte de aquellos que exclusivamente se involucraron en la actividad ballenera.

CAPÍTULO II

LA CAZA DE LOBOS

La actividad lobera tuvo como característica fundamental una escasa utilización de tecnología, uso intensivo de mano de obra y, consecuentemente, una serie de procesos altamente demandantes (Dickinson, 1993: 3).

Teniendo en cuenta lo anterior, solo el acicate que producía la posibilidad de obtener fortuna y la idea romántica de adentrarse en aguas desconocidas llevó a muchos hombres a embarcarse en los cruceros loberos, a pesar de que como se verá, el trabajo y los procesos que se requerían, tanto a bordo como en tierra, más bien implicaban privaciones, precariedad y riesgo. Por este motivo, sobre todo quienes estaban dedicados a las labores más arduas, difícilmente estuvieron dispuestos a repetir la travesía que muchas veces significaba emprender una aventura de este tipo.

Con el fin de conocer mayores antecedentes de las actividades llevadas a cabo por los cazadores de lobos, resulta fundamental dar cuenta de los pormenores de las faenas efectuadas por estos hombres en el transcurso de sus incursiones, por cuanto se estima que de esta manera es posible configurar un marco que contribuye a comprender, por ejemplo, el modo en que paulatinamente se fueron transformando en expertos conocedores de la geografía, clima y fauna de las zonas visitadas.

ORGANIZACIÓN Y LOGÍSTICA

Los viajes loberos (*sealing voyages*) organizados desde Estados Unidos involucraban a una serie de inversionistas que decidían aportar un pequeño capital con el fin de armar y/o equipar una embarcación, situación contraria a lo ocurrido en la industria de la caza de nutrias en la costa noroeste americana, donde la actividad estaba en manos de grandes entidades comerciales y concentradas en un único puerto, Boston.

Los viajes se organizaron desde diferentes puertos de la costa este, fundamentalmente Stonington, New London, New Haven, Hartford, Salem, Boston, Nueva York y Filadelfia (Scott, 1917: 41).

En la Tabla 1 se incluye una adaptación del listado elaborado por Colby (1990: 197-198) con los nombres de capitanes y respectivas embarcaciones, dedicadas exclusivamente a la caza de *fur seals* (lobos finos), cuyos puertos de partida se registran en las localidades de Stonington, New London y Mystic, lo que da cuenta de la relevancia del negocio de las pieles en estas localidades de Nueva Inglaterra.

En el caso de los loberos británicos, la información es escasa y fragmentaria, sin embargo, la actividad fue desarrollada tanto por grandes propietarios, entre los que destacan las firmas Enderby, Daniel Benneth, Curling, Champion, Gale, Hill & Co., Boulcatt y Miner, como también por pequeños propietarios (William Low, junto a su hermano). Los principales puertos donde se concentraron los zarpes fueron Londres, Liverpool, Cork, Bristol, Hull, Plymouth, Greenock, Yarmouth, Cowes, Falmouth y Berwick (Jones, 1986: 263-264).

Las tripulaciones se componían de un número variable de marineros, dependiendo del tamaño de las embarcaciones y de la naturaleza de las operaciones (caza de lobos o viajes mixtos implicaban más personal para las labores de obtención de aceite y más espacio para la acumulación de los barriles), por lo que de acuerdo con los antecedentes compulsados, estas podían requerir desde 15 tripulantes (tales son los casos de la goleta UXBRIDGE, del lobero escocés William Low, que en 1826 dejó registrado en el puerto de Valparaíso una tripulación de 16 individuos¹⁴, para luego volver a sus faenas al sur de la isla de Chiloé, o la goleta estadounidense MARY JANE, capitán William Clift, que reportó un total de 20 individuos al momento de zarpar desde Nueva York en 1833, con destino a Patagonia y Tierra del Fuego¹⁵) y en algunos casos se podía llegar a

¹⁴ Archivo Nacional Histórico de Chile, Fondo Ministerio de Marina, Vol. 31, sin foliar, planillas 10/9/1826.

¹⁵ Logbook of the Mary Jane (Log 560), G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc., día 16/8/1833.

triplicar dicha cantidad, como el caso del capitán Daniel Green, a cargo del barco NEPTUNE, quien en 1797 realizó un viaje con destino a las isla de Masafuera llevando una tripulación compuesta por “cuarenta y cinco jóvenes y robustos hombres de Connecticut”, según dejó consignado el sobrecargo de la expedición, Ebenezer Townsend Jr., en uno de los escasos diarios de viaje que dan cuenta de los primeros años de la actividad lobera (Townsend, 1888: 1).

TABLA 1. CAPITANES LOBEROS DE STONINGTON, NEW LONDON Y MYSTIC, 1818-1850, SEGÚN PUERTO DE SALIDA

STONINGTON

<i>Nombre</i>	<i>Embarcaciones</i>	<i>Año</i>	<i>Nombre</i>	<i>Embarcaciones</i>	<i>Año</i>
Ash, Benjamin F.	EMILY	1835	Lewis, William P.	ALONZO	1831
	ENTERPRISE	1842		ALONZO	1832
Bernum, John S.	COURIER	1831	Nash, Jonathan, Jr.	SUPERIOR	1828
	COURIER	1832			
	SWIFT	1835			
Brown, James	PACIFIC	1831	Palmer, Alexander S.	PENGUIN	1828
				PENGUIN	1829
				CHARLES ADAMS	1831
				CHARLES ADAMS	1832
Carew, Ebenezer G.	HANCOX	1835	Palmer, Nathaniel B.	HERO	1820
				JAMES MONROE	1821
				ANNAWAN	1829
Chester, Josiah	ESSEX	1821	Pendleton, Benjamin	FREDERICK	1818
				FREDERICK	1820
				FREDERICK	1821
				ALABAMA PACKET	1824
				ALABAMA PACKET	1825
				SERAPH	1829
				SERAPH	1831
Churchill, David D.	CATHARINA	1821	Pendleton, Harris	HERO	1821
Clark, Alexander B.	CLOTHIER	1820	Pendleton, Jonathan	LAFAYETTE	1825
				ALABAMA PACKET	1827
Cutler, Benjamin S.	FREE GIFT	1821	Pendleton, William	PENGUIN	1825
	ONLY SON	1823		PENGUIN	1827
	ANN ELIZA / ELIZA ANN	1825			
	ANN ELIZA / ELIZA ANN	1827			
	ONLY SON	1833			
Davison, Gilbert R.	HARRIET	1830	Sheffield, James P.	HERSILIA	1819
	HANCOX	1833		HERSILIA	1820
				HERSILIA (II)	1822
			HERSILIA (II)	1824	
Dunbar, Thomas, Jr.	FREE GIFT	1820	Smith, Joseph E.	SWIFT	1835
	EXPRESS	1821			
Fanning, William A.	ALABAMA PACKET	1821	Stover, James B.	EVELINE	1835
	ALABAMA PACKET	1823		EVELINE	1837
Green, John	ENTERPRISE	1840	Treby, George	EMELINE	1821
Hall, John P.	FREE GIFT	1830	Wilbur, Peleg	WILLIAM	1831
	PENGUIN	1831			
	PENGUIN	1832			
Hall, Lyman Jr.	COLOSSUS	1835	Wilcox, S.	GEORGE	1821
Henfield, Joseph	CATHERINE	1820	Williams, Dunbar	EXPRESS	1821
	CATHERINE	1821			
Holmes, Joseph	EMMELINE	1820	Willians, Ephraim	EXPRESS	1820

NEW LONDON

Alyn, Gurdon L.	SPARK	1829
	GRAL.	1830
	PUTNAM	1833
	TALMA BETSEY	1834
Baxter, Shubail	EMILY	1834
Burrows, Brutus	ANN HOWARD	1834
	ANN HOWARD	1835
Burrows, Williams	ANN HOWARD	1839
Carew, Daniel	BREAKWATER	1831
	TALMA	1834
Clift, Hiram	MCDONOUGH	1834
	OSPREY	1835
Dewey, Edward P	SPARK	1831
	SPARK	1833
Elliot, Euclid	BETSEY	1832
Harris, John L.	PACIFIC	1843
	PACIFIC	1844
Johnson, Luther B.	ANN HOWARD	1836
Noyes, Williams	BETSEY	1836
	BETSEY	1839
	BETSEY	1840
Perkins, Stephen	BETSEY	1842
	BETSEY	1844
Potter, James	SUN	1833
Pray, Moses G.	BETSEY	1844

MYSTIC

Clift, William	MARY JANE	1833
Eldredge, William	EMELINE	1834
Holmes Charles K.	FREE GIFT	1830
	TAMPCO	1834
Miner, Thomas (III)	PLUTARCH	1835
	PLUTARCH	1840
Stanton, Charles T.	CHILE	1825
	BOGOTÁ	1829
	BOGOTÁ	1830
Wilcox, Phineas	MONTGOMERY	1832
	MONTGOMERY	1833
	MONTGOMERY	1834
	PENGUIN	1835
	PENGUIN	1837
	PENGUIN	1839

De acuerdo con Pereira Salas, las tripulaciones se componían del capitán, máxima autoridad a bordo, y luego venían una diversidad de personajes que realizaban labores específicas dentro de la embarcación, tales como el sobrecargo, que era un representante de los inversionistas a bordo de las embarcaciones, por lo que su figura tendía a rivalizar con las decisiones del capitán. Se ocupaba del recuento de las pieles, de las provisiones y de las transacciones comerciales al momento de finalizar las labores de caza. El primer oficial tenía a su cargo la bitácora (*logbook*) y, en determinados casos, reemplazaba al capitán en el pilotaje de la nave. El segundo oficial se preocupaba del mando de las velas, además de ocuparse de que tanto la carga como descarga de mercaderías se hiciera de manera eficiente. El contra maestre era el intermediario entre los oficiales y la tripulación; el comisario procuraba que los turnos de cada marinero al cuidar la nave se cumplieran de manera regular; el artillero estaba encargado de todo el armamento que venía dentro de la nave, además de las operaciones de defensa. Los personajes nombrados pertenecían a lo que se podría denominar el primer escalón de la jerarquía lobera.

El siguiente escalafón lo componían el carpintero de ribera y sus auxiliares, a quienes se sumaban aquellos que tenían a su cargo las labores cinegéticas propiamente tales y que se dedicaban a ejecutar el acecho y matanza de los animales pelíferos, al faenamamiento y al descuere (*skinning* o *flensing*), al curado y secado de las pieles, al traslado del equipamiento para cocer la grasa (los denominados *try-works*¹⁶), a obtener madera para la combustión requerida para el procesamiento de la grasa e, igualmente, al traslado desde y hacia la embarcación de las provisiones y demás instrumental necesarios para llevar a cabo las faenas. Entre estos marineros había hombres avezados y con experiencia anterior en labores balleneras, y, de otro lado, había gran cantidad de novatos o *greenhands*, quienes aprendían el oficio a fuerza de experimentación (Pereira, 1971: 263-265).

De acuerdo con Kirker, la mayor parte de las tripulaciones provenía de las comunidades agrícolas adyacentes a los puertos marítimos de Nueva Inglaterra, de modo tal que estados como el de Nueva York (igualmente involucrado en el comercio de pieles de lobos marinos) seleccionaban sus tripulaciones desde los puertos situados entre el estrecho de Nantucket y el estrecho de Long Island. De igual manera, en las tripulaciones era posible hallar ingleses, irlandeses y escoceses, sobre todo en los momentos previos a la guerra angloestadounidense de 1812, ya que tras este conflicto los lazos identificatorios para con la *madre patria* británica se cortaron definitivamente (1970: 26).

Desde luego, todos quienes se involucraban en el negocio de las pieles lo hacían atraídos por la posibilidad de amasar una pequeña fortuna. Muchos de quienes se enrolaban por primera vez eran jóvenes novatos cuyo objetivo era reunir dinero suficiente para que, una vez terminado el viaje, se dedicasen a la agricultura en su tierra natal, en tanto que otros, pertenecientes a familias acomodadas y con un alto nivel educativo, estaban movidos por la codicia y el deseo de aventura (Kirker, 1970: 26; Pereira, 1971: 265).

¹⁶ Los *try-works* se constituyeron en una de las mayores innovaciones de la industria ballenera *yankee*, ya que permitieron procesar la grasa de los cetáceos a bordo de las embarcaciones, de modo que en los viajes se podía recorrer mayores distancias. Consistía en dos grandes ollas o pailas de fierro fundido, dispuestas sobre un horno de ladrillos que se ubicaba sobre la cubierta de las embarcaciones, aunque también podía ser trasladado a tierra para cocer la grasa (Headland, 1992: 53).

A pesar de las aspiraciones recién señaladas, salvo algunas excepciones, como el caso del mencionado viaje del NEPTUNE en 1797, que reportó una significativa ganancia para todos quienes participaron en el viaje, en general los financistas y la oficialidad eran quienes se llevaban la mayor parte de las utilidades, en demérito de la marinería dedicada a las labores corrientes. El sistema de reparto básicamente descansaba en la modalidad de pagar por piel puesta en el mercado, procedimiento adoptado en los primeros tiempos de la industria con el fin de aminorar los riesgos de los inversionistas y evitar el despilfarro de las pieles producto del mal secado o curado, procurando de este modo el esmero de las tripulaciones en el proceso de almacenamiento y transporte del producto (Dickinson, 2007: 12-13; Richards, 2003: 2).

El sistema operaba bajo un sistema de reparto de acuerdo a condiciones preestablecidas, tomando en cuenta el número de tripulantes y la experiencia de unos y otros en las faenas del mar. De acuerdo con Clark, autor de una monumental monografía encargada por el gobierno de Estados Unidos, uno de cuyos capítulos está dedicado al estudio de las pesquerías de lobo marino en las aguas del océano Pacífico, señala

“el Capitán generalmente tiene permitido desde 1/11 a 1/15 [10% a poco menos de 7%] de las ganancias netas; al Primer Oficial le corresponde una proporción que varía entre 1/20 a 1/30 [5% a 3%]; el Segundo Oficial recibe entre 1/30 a 1/50 [3% a 2%]; los loberos obtienen una participación que va entre 1/80 a 1/100 [0,8% a 1,25%] de las utilidades, y los *greenhands*, 1/75 a 1/200 [0,6%]” (Clark, 1887: 428).

Debido a las rudas condiciones a las que se veían sometidos quienes formaban parte de la más baja jerarquía a bordo de las embarcaciones loberas (hacinamiento, viajes de hasta tres años, privaciones alimentarias, desarrollo de labores distintas a las de un marinero corriente) las deserciones fueron una problemática constante y quienes lograban soportar el periplo difícilmente volvían a alistarse en otro viaje de la misma naturaleza. Ambas situaciones dificultaban la labor de reclutamiento de las tripulaciones por parte de los capitanes.

En este sentido, se reportan una serie de deserciones desde barcos loberos, sean norteamericanos o británicos, que grafican lo recién planteado. El oficial británico Philip P. King recogió en marzo de 1828 a tres desertores de la goleta UXBIDGE, del capitán escocés William Low, en las cercanías de la punta Santa Ana (53°39'S-70°54'O), en el estrecho de Magallanes (King, 1839: 122); tres jóvenes norteamericanos y otros tres británicos son reportados en la costa nororiental del mencionado paso interoceánico en 1833 por parte de los misioneros Titus Coan y William Arms, cuando con fines de evangelización se hallaban allí acompañados de una parcialidad de aborígenes aónikenk (patagones). Se ahonda en este punto en el cuarto capítulo, ya que varios de estos casos de deserción resultaron en instancias de interacción entre aborígenes y loberos.

En cuanto al tipo de embarcaciones utilizadas, los registros dan cuenta de la amplia utilización de bergantines (*brigs*) y goletas (*schooners*). Los primeros, que se utilizaron con mayor énfasis hacia fines del siglo XVIII, habían recorrido vastas millas náuticas persiguiendo ballenas, en tanto que posteriormente, una vez que las travesías se hicieron más riesgosas, fue necesario reducir el tamaño de las embarcaciones, razón por la que se prefirió mayormente usar goletas, embarcaciones mucho más maniobrables que los bergantines, que con sus tres mástiles y mayor eslora estaban en desventaja en términos de desplazamiento. Las goletas, con un calado de ocho a nueve pies, eran perfectas para trabajos cercanos a la costa, motivo por el cual fueron empleadas para viajes basados exclusivamente en la caza de lobos marinos, de modo que las embarcaciones más espaciales quedaron para el depósito de los barriles de aceite, como en el caso de los viajes que además perseguían ballenas o elefantes marinos (Dickinson, 2007: 11 y 12).

Por lo general las goletas estaban revestidas de cobre, sus mástiles eran más cortos y gruesos que los de una goleta corriente, en tanto que sus aparejos y velamen eran de materiales más resistentes (Clark, 1887: 426). Un ejemplo de goleta lo constituye la UNICORN, presentada en el capítulo dedicado al lobero William Low, cuya característica distintiva era que tenía dos mástiles y velas de cuchillo, al contrario de los bergantines, que, como se mencionó, constan de tres mástiles y velas cuadradas. Un ejemplo de bergantín es la BETSEY, capitán Edmund Fanning, que con sus 100 toneladas fue utilizada

para emprender un viaje hacia la isla de Masafuera en 1797 (Figura 5). Como apunta Fanning, “su aparejo fue completamente reformado y dispuesto de la mejor forma posible. Las bodegas, con provisiones de todo tipo (...), consisten en granos de diversos tipos, pequeños espejos, botones, agujas, artículos de cuchillería y similares, adecuados para el comercio con los indios nativos en los lugares que podemos visitar” (Fanning, 1833: 68).

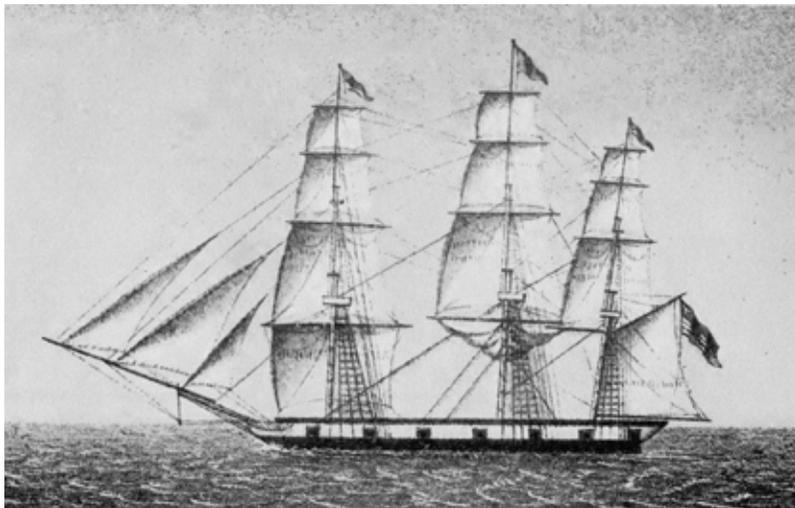


Figura 5. Bergantín BETSEY en su retorno al puerto de Nueva York en 1799 (Fanning, 1833).

En el caso de las embarcaciones utilizadas por los marineros británicos, dominaron los bergantines, y el promedio de tonelaje de las que comenzaron a cazar en torno a las islas Georgia del Sur era de 400 toneladas, mientras que los navíos *yankees* promediaban 240 toneladas en el siglo XVIII. A contar del siguiente siglo, el promedio de tonelaje era de 195, reflejo de las características de los viajes para este período, en que se requería recorrer mayores distancias hacia lugares cada vez más inaccesibles y riesgosos, de forma que las embarcaciones de menor tamaño y, por ende, de menor costo, respondía a la necesidad de disminuir los riesgos económicos en los que se incurría en el comercio en los mares del sur.

El *Lloyd Register* de Londres, documento donde quedaban registradas las salidas y entradas de las embarcaciones desde los puertos británicos hacia el resto del mundo, entre otras informaciones, daba cuenta de una clasificación basada en el tipo, calidad y estado de las embarcaciones. De acuerdo con el casco se les asignaba una letra A (primera clase), E o I, y para el velamen y equipamiento los números 1 (primera calidad), 2, 3 y 4.

En función de esta información, Jones se refiere a que para la caza de lobos marinos llevada a cabo por loberos británicos a contar de 1790 dominaron los barcos clasificados con E1 (más de un tercio del total), es decir, de buenas condiciones, pero más antiguos, por sobre los nueve años de uso (1986: 256). Por ejemplo, el bergantín ADEONA (142 t), el *sloop* (balandra) DART (86 t) y el cúter (*cutter*) UXBRIDGE (91 t), pertenecientes a la flotilla de los hermanos Low, fueron clasificados respectivamente como E1, A1 y E1, y en el caso del DART, a contar de 1831 fue reclasificado en la categoría E1.

Otro tipo de embarcaciones menores se utilizaban para las faenas de acercamiento a los sitios de caza y para las labores de carga-descarga de suministros.

Por lo general cada embarcación contaba con tres a cinco botes balleneros (*whaleboat*), que promediaban los 28 pies de largo, y se empleaban para trasladar equipamiento y provisiones a la costa, y conducir a las cuadrillas a los roquedales más inaccesibles. Igualmente, las embarcaciones mayores solían ir acompañadas de una balandra o cúter que las oficiaban de escampavía ejecutando labores exploratorias y de acercamiento de las cuadrillas a la costa.

En determinados casos, estas embarcaciones se construían en los lugares de caza, como el caso del lobero norteamericano Nathaniel Storer, quien en 1800 zarpó hacia las costas de la Patagonia oriental a bordo del SALLY, donde construyeron una embarcación de 28 toneladas que se utilizó más tarde para labores cinegéticas en las islas Malvinas/Falkland (Clark, 1887: 444).

Un suministro básico que transportaban las embarcaciones loberas era la sal, que se usaba para preservar las pieles, elemento que era incorporado a las bodegas del navío desde las islas de Cabo Verde, frente a la costa atlántica

africana. Se almacenaba en contenedores dispuestos en ambos lados de las bodegas del barco, cada uno con capacidad de 500 a 600 *bushels*¹⁷, recipientes que además les servían para almacenar parte de las pieles.



Figura 6. Campamento lobero en la isla Byers, del grupo de las Malvinas/Falkland (Fanning, 1833).

El equipamiento necesario para llevar a cabo las faenas consistía en los aludidos botes balleneros, lonas y materiales para construir improvisados campamentos, ropa adicional para las cuadrillas de loberos, cuchillos, macanas y municiones, así como equipos adicionales de aparejos y, en determinados casos, una serie de productos como espejos, botones y abalorios con el fin de comerciar con los aborígenes (Figura 6) (Clark, 1887: 426, 443-444).

Las provisiones habituales consistían en barriles de carne salada de vacuno y cerdo, pan, miel, té, café y ron. La grasa y el aceite obtenida de los lobos

¹⁷ Un bushel es un contenedor cilíndrico cuya capacidad varía de acuerdo con el sistema de medida considerado, ya sea el sistema imperial británico o el estadounidense. Se usa también en la agricultura. Para este caso en particular, se tomó en cuenta la norma estadounidense, según la cual un bushel equivale a 25,40 kilogramos, y se emplea en el pesaje de granos de maíz.

marinos les servía para cocinar sus alimentos y en aquellos momentos en que las cuadrillas de loberos no recibían oportunamente la renovación de sus provisiones, la carne de los otáridos reemplazaba a la de vacuno. Los huevos y la carne de aves que obtenían desde las islas Malvinas/Falkland y las islas de las costas de la Patagonia complementaban la dieta de los cazadores. Los huevos se sumergían en aceite de lobo marino y se empacaban entre capas de arena al interior de barricas, gracias a lo cual se mantenían frescos entre cuatro y seis meses (Kirker, 1970: 44-45). Además, se llevaban barricas con agua dulce, con un suministro para tres meses. En cada oportunidad que era posible conseguir, las tripulaciones aprovechaban las recaladas para rellenar sus reservas de agua.

RUTAS DE NAVEGACIÓN Y MERCADOS

Las rutas de los loberos estuvieron determinadas por los lugares donde se concentraban grandes cantidades de otáridos, por los mercados donde era factible comercializar los productos y, naturalmente, por aquellos sitios donde podían acceder al suministro de elementos vitales para el desarrollo de la actividad.

En un primer momento los lugares de más asidua concurrencia fueron las islas Malvinas/Falkland, Georgia del Sur (ambas en el Atlántico sur) y seguidamente la isla de Masafuera (33°46'S- 80°48'O), frente a las costas de Chile. Quienes emprendieron estos viajes pioneros demarcarían los derroteros que en los años sucesivos seguirían las demás tripulaciones loberas en busca de sus presas.

Sea que partiesen desde los puertos británicos o desde la costa este de Estados Unidos, las embarcaciones emprendían rumbo, en primer lugar, hacia las islas Cabo Verde, donde se abastecían de alimentos y de sal para el proceso de conservación de las pieles.

El viaje proseguía hacia el sur, costeano la costa americana, tocando en determinadas ocasiones en la costa de Brasil y en los puertos del río de La Plata, y, seguidamente, singlaban por la costa oriental de la Patagonia, donde algunas embarcaciones cazaban lobos marinos de uno y de dos pelos

y también aprovechaban el clima seco del lugar para secar las pieles obtenidas allí o en los apostaderos situados más al sur, y, como se ha detectado, efectuar algunos trueques con grupos de aborígenes aónikenk que habitaban el área.

A continuación, el objetivo era recalar en alguna de las islas del archipiélago malvinense, islas que a la sazón eran un paso obligado para todas las embarcaciones loberas y balleneras cuyo destino era los mares del sur, no solo por la presencia de lobos marinos comunes y finos, además de elefantes marinos, sino también por la facilidad que esas estratégicas ubicaciones representaban para conseguir suministros de agua fresca, huevos, hortalizas y carne, esta última conseguida a base del ganado cimarrón dejado por los primeros intentos de colonización llevados a cabo en el archipiélago.

Como muestra de lo anterior, en 1820 el capitán David Jewett, norteamericano al servicio del gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata, reportó en Port Louis (East Falkland o Soledad) la presencia de más de 30 veleros dedicadas a la pesca de lobos marinos, junto con otras embarcaciones balleneras y loberas, sitas allí para restablecer la salud de sus tripulaciones tras efectuar labores extractivas en aguas antárticas (Fitz-Roy, 1839: 237).

La isla de los Estados (Staten Land) y sus islotes adyacentes también constituyó un lugar de visitas habituales de los *sealers*, dada la presencia de pinnípedos en sus costas y de madera, recurso no disponible en las Malvinas/Falkland.

Tras esto, la ruta implicaba cruzar el cabo de Hornos en el caso de aquellos cuyo destino eran las islas del océano Pacífico, Masafuera, San Ambrosio y San Félix, en las costas de Chile, o las islas Macquarie, Chatham, Antípoda, Bounty, Snares y Campbell, cercanas a Nueva Zelanda o en las cercanías del estrecho de Bass, entre la costa sur de Australia y la isla de Tasmania (Smith, 2002: 2).

Para quienes se dirigían a las islas esporádicas de la costa chilena, el trayecto consideraba el paso por las islas Santa María (37°03'S 73°31'O) y Mocha (38°22'S-73°54'O), excelentes lugares para el abastecimiento de las bodegas, además de hallarse importantes poblaciones de lobos de un pelo, de los que se beneficiaba el cuero (para la fabricación de fieltro y otras manufacturas como maletas, baúles, etc.) y la grasa para la obtención de aceite (Busch, 1987: 15).

Otros cazadores partían desde las Malvinas/Falkland hacia las islas Georgia del Sur en procura de las preciadas pieles, contexto en el que comenzaron a adentrarse en el Atlántico sur, dando con nuevos apostaderos (islas Tristán de Acuña [37°07'S 12°17'O], Gough [40°19'S 9°55'O], Mercury [25°43'S 14°50'E], Ichaboe [26°17'S 14°56'E]).

Independientemente del lugar de caza elegido, hacia fines del siglo XVIII y hasta 1812, el principal destino final de las pieles era el puerto oriental de Cantón, lugar que dominó este comercio durante el período inicial de la industria lobera. Cabe consignar que en China tempranamente idearon un método para retirar la capa gruesa de pelos de la piel del lobo fino, lo que naturalmente dio la ventaja comercial a aquel concurrido puerto oriental, situado en el delta del río de las Perlas (Mapas 1 y 2).

Valga señalar que todas las especies de *Arctocephalus* poseen dos capas de pelos, una interna de pelos más suaves y cortos, y otra de pelos gruesos y ásperos. Esta capa era la que, al ser retirada, transformaba la piel del lobo fino en una materia prima que competía en calidad con las pieles de nutria o de castor, cualidad que las hizo muy apetecidas por las élites chinas para la confección de vestuario.

A contar de 1796, Londres empieza a encumbrarse como otra importante plaza para la recepción de las pieles debido a que en aquel año el inglés Thomas Chapman inventó un proceso para desprender la capa de pelos gruesos de las pieles de los lobos de dos pelos o *fur seal* (Jones, 1991: 628-629), lo que permitía que conservasen la capa interior de pelaje terso. Cabe consignar que antes de la invención de Chapman igualmente los loberos británicos llevaban las pieles a Londres, desde donde eran reexportadas a Cantón en los barcos de la Compañía Inglesa de las Indias Orientales (Richards, 2003: 2).

Tras la reanudación del tráfico lobero luego del término de la guerra de 1812, los cazadores *yankees* empezaron a enviar las pieles hacia sus puertos locales —Nueva York, Stonington, Boston, Jersey City—, dado que las poblaciones de pinnípedos se hallaban extremadamente mermadas en aquellos sitios donde la actividad se concentró en los primeros años y, por ende, las bodegas colmadas que caracterizaron a los viajes pioneros de Edmund Fanning en el BETSEY, de Daniel Green en el NEPTUNE y de Amasa Delano en el PERSEVERANCE, entre otros, dejaron de ser la regla, de tal forma que las largas travesías hacia Cantón se hicieron cada vez menos rentables (Mapas 3 y 4).

En los puertos de Estados Unidos las pieles eran vendidas en subastas e intermediarios se encargaban de colocarlas en Europa. En este continente, particularmente en Londres, las pieles de lobos se utilizaban mayoritariamente para la confección de sombreros y, en menor medida, para elaborar capas y accesorios. De esta forma, tras el proceso ideado por Chapman, las pieles de lobos finos sustituyeron, a un costo menor, a las pieles de castor, materia prima con la que tradicionalmente se fabricaban los elegantes sombreros de copa.

Luego, a contar de 1823, empezó a estar disponible en Estados Unidos el sistema de remoción de la capa de pelos ásperos de las pieles y en 1825 se inventó un proceso para teñirlas, lo que incentivó la industria local de sombreros, con la consecuente declinación de las importaciones desde Inglaterra (Busch, 1987: 22; Dickinson, 2007: 37 y 44; Dulles, 1930: 92; Dunn, 1889: IV).

Por lo tanto, en un primer momento —fines del siglo XVIII a 1812— las rutas iban desde los puertos de Nueva Inglaterra directo a Cantón, sea por la ruta del cabo de Hornos o del cabo de Buena Esperanza, mientras que los loberos británicos debían volver a Londres con sus pieles, desde donde eran reexportadas a Cantón. Además, a contar de 1796 parte de la producción quedaba en la capital inglesa para ser aprovechada en la industria textil local.

Tal panorama cambió en la segunda década del siglo XIX, ya que en el caso de los *sealers yankees*, ahora la ruta de navegación no consideraba los viajes directos a Cantón, sino que las pieles eran llevadas de vuelta a Norteamérica junto con los barriles de aceite de elefantes marinos, materia prima que empezó a ser explotada con mayor énfasis a contar de 1830 (Watson, 1931: 477-478), modalidad que muchos se vieron forzados a realizar con el fin de rentabilizar la inversión en los cada vez más riesgosos viajes, dada la súbita disminución de los *stocks* de lobos marinos y debido a la necesidad de circular por lugares como el estrecho de Magallanes y las costas en torno al archipiélago de la Tierra del Fuego, cuyas condiciones climáticas aumentaban el riesgo de accidentes o naufragios.

En síntesis, a partir de 1815 las actividades cinegéticas basadas en la obtención de pieles de lobos de dos pelos se concentraron en las aguas interiores de la Patagonia occidental hasta el sur de la isla de Chiloé, Tierra

del Fuego, islas Malvinas/Falkland e isla de los Estados e, inclusive, la costa nororiental patagónica (Mapa 5). Quienes se volcaron exclusivamente al negocio de la obtención de aceite de los elefantes marinos dirigieron sus velas a islas remotas del océano Índico sur, tales como las islas Kerguelen o Desolación ($49^{\circ}21'S$ $70^{\circ}13'O$), Crozet ($46^{\circ}25'S$ $51^{\circ}59'O$) y Prince Edward ($46^{\circ}46'S$ $37^{\circ}51'O$), por donde pululaban estos mamíferos.

El mercado de las pieles se caracterizó por sufrir constantes fluctuaciones debido a la especulación y el riesgo, situación que se verá reflejada en el comportamiento de los precios a lo largo de los años. Sin ser mi objetivo trazar un cuadro estadístico referido al precio de las pieles, en la Tabla 2 consigno algunos valores obtenidos a partir de la información de viajes individuales en los períodos de mayor actividad.

TABLA 2. PRECIO DE LAS PIELS DE LOBOS FINOS, 1786-1834

AÑO	PRECIO POR PIEL (US\$)
1786	\$5
1796	\$3
1798	\$2
1802	\$0,87 cents.
1820	\$2,50
1829	\$4,75
1832	\$11,75
1834	\$20

En 1786 se obtuvo un elevado precio por cada piel de *fur seal* pues en aquel año se verificó el primer arribo de esta mercancía al puerto oriental de Cantón. En los siguientes años el precio se estabilizó en un promedio de tres dólares. En 1802 se aprecia una significativa disminución, que se explica por un exceso de oferta (Smith, 2002: 4) debido a la masiva llegada de pieles provenientes de las islas esporádicas de Chile, fundamentalmente desde Masafuera.

MAPA 1



MAPA 2



MAPA 3



MAPA 4



En los Mapas 1, 2, 3 y 4 las áreas destacadas corresponden respectivamente a los cotos de caza del Índico y Atlántico, y aquellos localizados en el Pacífico occidental, espacios que fueron explotados durante ambos ciclos de caza.

Para 1820 el precio era de 2,50 dólares, justo en el período de la masiva llegada de pieles debido al reciente descubrimiento de las islas Shetland del Sur; sin embargo, ya para este momento las pieles contaban con dos mercados donde ser colocadas, Cantón y Londres, de modo que a pesar de este súbito aumento de la demanda, los precios se mantuvieron estables.

Años más tarde, en la década de 1830, se verifica un repunte en los precios, influenciado por las cada vez más escasas poblaciones de otáridos en el mundo. En 1834, el HAMILTON, embarcación que había zarpado un año antes rumbo a las islas Malvinas/Falkland, se hallaba surta en Nueva York trayendo consigo 1.150 pieles que se vendieron a US\$20 cada una (Dickinson, 1994: 45).

MÉTODOS DE CAZA

Las descripciones de los procesos que se pormenorizan a continuación explican los largos períodos de permanencia que comúnmente ocupaban a estos hombres en sus quehaceres cinegéticos, situación que redundaría en relaciones interculturales con los distintos grupos de aborígenes que poblaban ambos márgenes de la Patagonia y el archipiélago de Tierra del Fuego.

Toda vez que se efectuaban las maniobras de acercamiento de las embarcaciones a las loberías, se desembarcaba a las cuadrillas de cazadores con sus respectivas provisiones, lo que se hacía por medio de botes balleneros (*whaleboats*).

Una vez instalados en los roquedales, los cazadores se aprestaban a realizar la faena cinegética propiamente tal. Tal actividad se llevaba a cabo entre octubre y marzo, época de parición (*pupping season*, en la nomenclatura lobera) y copulación de estos preciados mamíferos en esta parte del planeta (Figura 7).

Los loberos tenían su propia clasificación para distinguir a los lobos finos o *fur-seals*, basada fundamentalmente en la edad y el sexo de estos mamíferos. Al respecto, se incluye la descripción proporcionada por el lobero *yankee* Edmund Fanning:

“Los machos adultos, llamados “wigs”; las hembras, “clapmatches”; los machos no tan viejos, “Bulls”; los medianamente desarrollados, de ambos sexos, “yearlings”; los jóvenes de casi un año son llamados “gray” (canoso) o “silvered pups” (popis plateados); y antes de que su piel cambie a esa tonalidad, son denominados “black pups” (popis negros). Este animal es mucho más vivaz y activo en la costa que el elefante, el leopardo o lobo común; su principal deleite está en las fuertes rompientes sobre los agrestes roquedales” (Fanning, 1833: 354).

Las presas predilectas eran las hembras adultas (*clapmatches*), los machos adultos (*bulls*) y las hembras y machos de menor desarrollo (*yearlings*), cuya edad fluctúa entre tres y cuatro años, a partir de los cuales alcanzan la madurez sexual. Los machos más viejos eran los menos apreciados, sin embargo, igualmente eran cazados. Si bien las pieles de los popis no eran beneficiadas, en ocasiones, y sobre todo cuando las provisiones escaseaban, los loboeros consumían su carne.



Figura 7. Roquerío en la isla Beauchene, del grupo las Malvinas/Falkland (Fanning, 1833).

En suma, prácticamente cazaban a los lobos finos en todos sus rangos etarios, lo que explica la drástica disminución de estos animales.

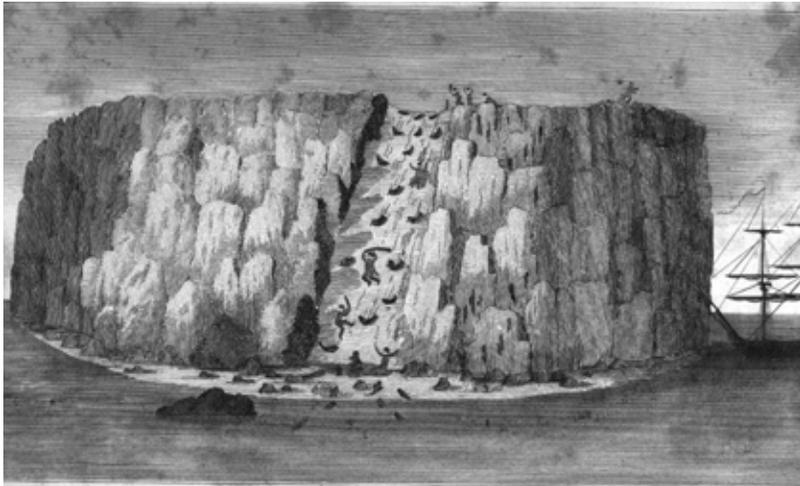


Figura 8. Loberos cazando en las costas de Perú (1815) (Barnard, 1836).

Una excelente descripción del método de captura de lobos marinos la proporciona el experimentado capitán ballenero Charles M. Scammon (1874: 153): “En épocas pasadas, cuando los lobos de dos pelos abundaban, eran capturados en grandes cantidades por medio de un corriente seal-club, que, en las manos del lobero, mataba los animales a diestra y siniestra con uno o dos golpes sobre la cabeza”.

Seguidamente describe la estrategia para acercarse furtivamente a los pinnípedos:

“Un grupo, si es posible, cautelosamente tomaría tierra a sotavento del roquedal; entonces, cuando están preparados, a una señal particular dada por todas las manos, se acercaban a ellos gritando y utilizando de la mejor forma sus garrotes para obtener la ventaja en la refriega. Varios cientos con frecuencia eran tomados de una vez en estos “knock-downs”, como ellos le llamaban (...). Ya desde 1835, en el área del cabo de Hornos, Patagonia y otros puntos de las regiones antárticas, algunos hombres eran dejados como centinelas en la orilla de la playa con el fin de dispararles al o los animales que alcanzasen la orilla” (1874: 153).

La maniobra consistía en cortarles el paso a los mamíferos, evitando que se metieran al mar, por lo que generalmente los cazadores se situaban frente a ellos formando dos filas, creando una suerte de pasillo por donde eran conducidos los animales, ocasión que aprovechaban para propinarles uno o dos garrotazos sobre el cráneo o la nariz (Figura 8). Las armas de fuego también formaban parte del instrumental de estos cazadores, sin embargo, tal como señala Clark, su uso estaba reservado para ocasiones estrictamente necesarias, por cuanto los agujeros producidos por las balas reducían enormemente el valor de las pieles (1887: 429).

La tarea de acercamiento a las loberías debía llevarse a cabo con mucha cautela, ya que los pinnípedos poseen un desarrollado sentido del olfato, por lo que generalmente los loberos procuraban acercarse siguiendo la dirección contraria del viento, de tal modo que no pudieran ser advertidos por los animales. Esto era fundamental debido a que en la época de reproducción de los pinnípedos los primeros en llegar a los roquedales son los machos (*wigs*), quienes se disputan entre sí los territorios a la espera de la llegada de las hembras (*clapmatches*), las que se apostaban en los sitios ocupados por los machos. De ahí que, si los machos advertían la presencia de los loberos, aquellos elegirían una ubicación más alejada, con lo cual no se produciría el efecto de atracción por sobre los demás miembros de la colonia.

Hacia 1797, Ebenezer Townsend Jr., el sobrecargo del NEPTUNE, se encontraba por estas latitudes supervisando la faena de caza de lobos, particularmente en las islas Malvinas/Falkland, y dejó registrado en su diario de navegación interesantes antecedentes respecto de los procedimientos para capturar a los pinnípedos y de los riesgos que esta tarea conllevaba. En relación con lo primero, apunta que

“los cogemos, situándonos entre ellos y el agua, y al estar asustados, se reúnen entre sí, y es cuando son fácilmente muertos por medio de un golpe sobre la nariz con un palo de nogal de aproximadamente tres pies de largo. A veces, se abren paso por el agua y es casi imposible detenerlos. Los *old wigs* [machos más viejos] toman la delantera y los otros los siguen, tal como las ovejas” (1888: 35).

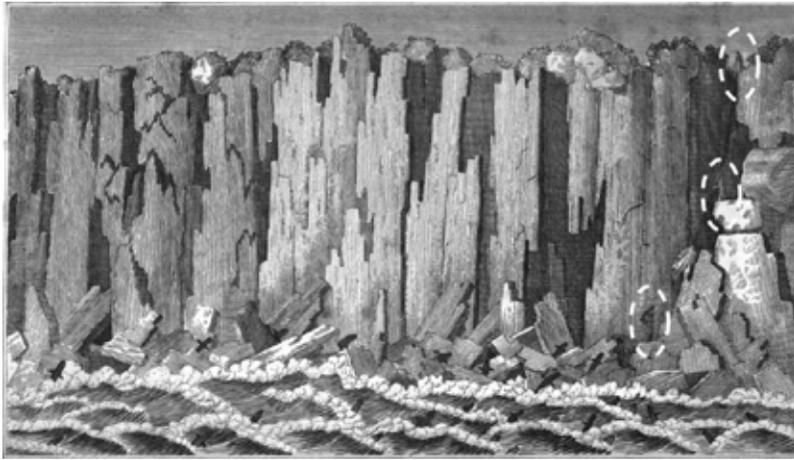


Figura 9. Faena de caza, isla Goicoechea/New, archipiélago de las Malvinas/Falkland. En junio de 1813, Charles Barnard, lobero estadounidense, fue abandonado junto a tres hombres en el archipiélago malvinense. En el cuadrante izquierdo se ve la silueta de tres cazadores [destacado con círculos por mí]. En el nivel inferior del roquerío, un lobero con garrote, presto a dar cuenta de los pinnípedos. En la parte media y en la cima del acantilado, y ayudados por una cuerda, otros dos están dedicados a transportar las pieles (Barnard, 1836)

En lo atinente a los riesgos, Townsend refiere: “Hace dos o tres años un hombre fue golpeado por ellos desde una alta roca y acabó en pedazos. Ellos no son peligrosos si se tiene un buen cuidado, ya que se desplazan lentamente. Nuestros hombres algunas veces han sido mordidos, pero esto sucede por un descuido” (1888: 35).

PREPARACIÓN Y ALMACENAJE DE LAS PIELS

Una vez finalizados los derribos, los loberos extraían la piel de los pinnípedos (*skinning*), labor que debía ejecutarse con prontitud, puesto que mientras menor era el tiempo en que se extrajeran las pieles de los cadáveres, menos dificultad reportaba la desolladura.

Clark entrega pormenores del método empleado para desollar a los animales:

“Se hacía un corte alrededor de la garganta con un cuchillo afilado, justo delante de las orejas, dejando estos apéndices unidos a la piel, luego de lo cual se hacía un corte a través del pecho y el estómago, hasta el extremo inferior (antes de la cola), cortando de paso, alrededor de las aletas [y toda vez que el cadáver del pinnípedo terminaba de ser desollado], la piel estaba preparada para ser salada o puesta a secar, mientras que el cadáver del animal, es dejado sobre las rocas, para ser devorado por las aves” (1887: 430).

Lo que seguía era preparar las pieles para su posterior comercialización, para lo cual existían dos procedimientos bien diferenciados: el secado de las pieles a través de la acción del aire y el sol, y el curado de las pieles a través de la aplicación de capas de sal. Ambos métodos dependían fundamentalmente del mercado al que eran destinados los cueros.

Al respecto, el capitán lobero estadounidense George Gilderdale refiere que las pieles destinadas al mercado de Cantón requerían de un proceso de secado al aire libre, en tanto que aquellas que posteriormente empezaron a ser demandadas en Londres, el resto de Europa y Estados Unidos, requerían de la utilización de sal para su correcta preparación¹⁸.

Ebenezer Townsend Jr. proporciona abundantes antecedentes sobre la preparación de las pieles mediante la acción de los rayos solares. En primer lugar, tras descuerar al animal, la piel era colocada sobre una losa o alguna tabla, donde se procedía a quitar todo el exceso de grasa (la piel era retirada conjuntamente con una capa de grasa para facilitar el procedimiento), para lo cual se ayudaban de afilados cuchillos.

Seguidamente, las pieles se lavaban completamente, se cosían los hoyos de las aletas y se transportaban al sitio de estacamiento, que era donde en definitiva se ponían a secar. Estos lugares se localizaban frecuentemente a una distancia considerable y, en algunas ocasiones, en otra isla. Debían ser terrenos limpios, libres de piedras o rocas, de tal forma que permitieran

¹⁸ En George Gilderdale Papers, 1850-1870, nota inédita titulada: “Skinning & Curing of fur seal”, box 1, vol. 2, G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.

colocar y/o enterrar las estacas con facilidad. Las pieles eran fijadas al suelo con diez estacas cada una (este procedimiento tenía por objetivo darles forma).

En condiciones normales (es decir, con un día despejado de verano) para el secado bastaba con uno o dos días, sin embargo, en estas regiones (islas Malvinas/Falkland) lo normal era que se dejaran orear por cerca de una semana e incluso en ocasiones hasta tres semanas.

Lo anterior aplica para los meses de verano, puesto que cuando las pieles eran tomadas durante el invierno el procedimiento consistía en cubrirlas de sal (por el lado de la carne) para posteriormente, en primavera, exponerlas al sol. La cobertura de sal se efectuaba en la cubierta de las naves, e implicaba un trabajo considerable, puesto que cuando debían ser puestas a secar, las pieles nuevamente debían trasladarse a tierra. Una vez que los cueros estaban lo suficientemente secos, se les retiraban las estacas, se apilaban, para después ser extendidas con el fin de que sudaran (debido a que rezumaban).

Este último procedimiento (apilar y extender) se repetía varias veces, por dos o tres días, hasta que las pieles estuvieran adecuadamente curadas y aptas para ser llevadas a bordo del barco. Igualmente, se monitoreaba constantemente las pieles mientras permanecían estaqueadas, tal es así, que aquellas que presentasen rizos debido a que no recibían los rayos del sol, eran prontamente recortadas, de lo contrario, las pieles corrían el riesgo de arruinarse. También se debían tomar resguardos mientras aquellas valiosas mercancías permanecían a bordo de las naves, para lo cual los fardos o paquetes de pieles se desarmaban en varias oportunidades para ser golpeados o sacudidos a fin de quitarles los gusanos o parásitos (Townsend, 1888: 35-36).

El curado de las pieles de sal se realizaba fundamentalmente sobre la cubierta de las naves, a diferencia del método recién descrito, donde la operación se realizaba en tierra. A partir de los antecedentes proporcionados por Gilderdale, Clark y Fanning, en un primer período comprendido entre 1820 y 1840 las pieles eran habitualmente tomadas del animal con un cuarto de pulgada de grasa adherida a ellas, y en este estado se les aplicaba una capa de sal sobre la cara opuesta al pelaje, es decir, donde estaba la grasa. Eso se hacía porque la grasa absorbe mejor la sal que la piel, con lo cual la piel era curada con mayor seguridad.

A partir de 1840, las pieles eran desolladas con casi toda la grasa, pero cuando eran llevadas al campamento o a bordo de las embarcaciones, se las colocaba sobre una tabla de aproximadamente 16 pulgadas o sobre un barril vacío, y se les retiraba toda la grasa.

Para ambos métodos, previo al recubrimiento con cloruro de sodio las pieles eran lavadas minuciosamente con agua salada a fin de retirar cualquier resto de sangre o suciedad, posteriormente se las apilaba, y se ponían sobre los montones pesadas piedras a fin de retirar el exceso de humedad, durante uno o dos días. En seguida se las empaquetaba y amarraba con capas alternadas de sal, en montones que asemejaban la forma de un libro. Después de aproximadamente cuatro meses, las pieles requerían ser resaladas para su preservación. Igualmente debían ser revisadas antes y durante el paso hacia las latitudes más calurosas.

De no recibir un adecuado tratamiento, aquellas porciones de piel no recubiertas por sal se dañaban, provocando que el pelaje se les desprendiese. Ilustrativo es el caso de la nave PEGASUS, la que obtuvo una carga de 100.000 pieles, pero por carecer de sal suficiente para curar su cargamento de manera adecuada, sufrió la pérdida de toda su carga y al llegar a Londres su mercancía fue vendida pero como abono.

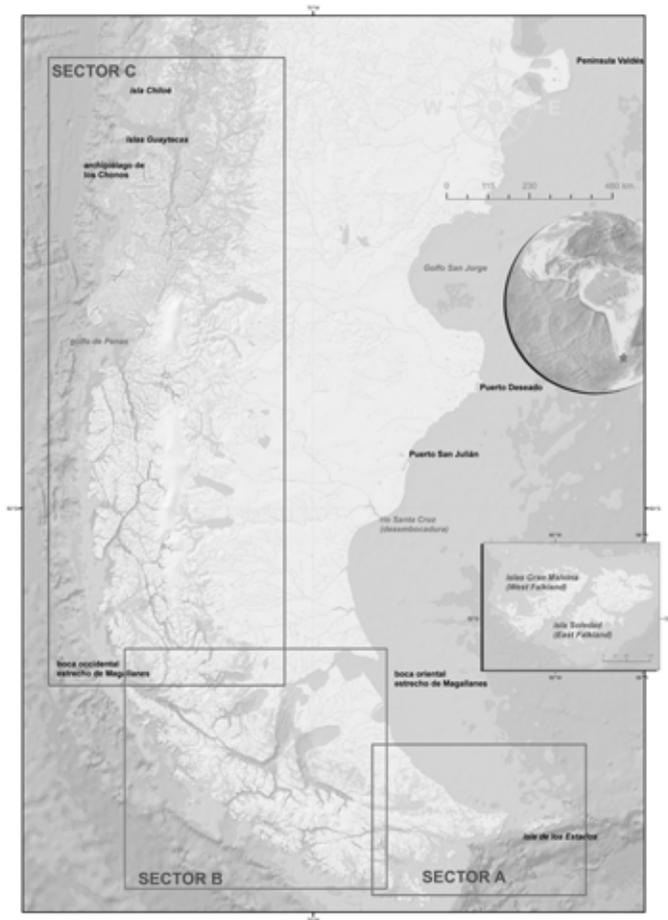
De ahí que la sal fuese un insumo clave para estas empresas, y su obtención, como ya se ha indicado, mayoritariamente se procuraba desde los yacimientos de cloruro de sodio de las islas Cabo Verde y también desde los puertos de origen de cada embarcación. Este insumo debía poseer también ciertas características: debía ser moderadamente fina, ya que si era demasiado gruesa no cubría adecuadamente la parte carnosa de las pieles. Tal es así, que la sal proveniente del puerto de Liverpool o de las caribeñas islas Turcas y Caicos (21°45'N-71°35'O) no era considerada apropiada para la conservación de las pieles.

Gilderdale señalaba que con un bushel era posible curar e incluso resalar hasta ocho pieles, es decir, se necesitaban poco más de dos kilos de sal para procesar cada piel.

En el caso del área de la Patagonia, y de acuerdo con los *logbooks* y fuentes primarias que se han tenido a la vista, algunas de las pieles obtenidas por los loberos provenían de transacciones basadas en el

trueque con los aborígenes canoeros, tanto kawésqar como chono, y también se detectó la compra de pieles a habitantes del área sur de la isla de Chiloé.

MAPA 5: PATAGONIA, TIERRA DEL FUEGO, ISLAS MALVINAS/FALKLAND Y DE LOS ESTADOS



Como señalé, estos cazadores fueron generando una ingente acumulación de conocimientos respecto de las particularidades geográficas y climáticas de las zonas visitadas, ya que su presencia implicaba, más allá de recalar, capturar a los pinnípedos y depositar las pieles en las bodegas de las embarcaciones, la necesidad de explorar el territorio e interactuar con el medio físico y humano.

Con el fin de alcanzar los sitios de reproducción se hacía prioritario recorrer sectores desconocidos, cada vez más inaccesibles y altamente expuestos a las inclemencias del tiempo, todo en medio de una fuerte competencia entre las cuadrillas de caza, elementos que condujeron a que la gestión del conocimiento derivado de las áreas visitadas se manejase por regla general con mucha reserva. De ahí que la dinámica de exploración de los loberos, de acuerdo a Maddison (2014), más que una consecuencia indirecta de la actividad extractiva respondió a una necesidad estructural.

También se configuraron en amplios conocedores de la fauna, tal es así que conocían perfectamente los hábitos reproductivos de sus presas y sabían cuándo dejarse caer en los sitios de apareamiento de pinnípedos, cuáles eran los ejemplares más aptos para comercializar, a la vez que también poseían información respecto de la avifauna y de las especies utilizables para su alimentación, y que no dudaban en consumir cuando las provisiones empezaban a escasear. Por ejemplo, el naturalista Charles Darwin (1839: 68) recibió de los loberos recomendaciones culinarias cuando estos le refirieron que la carne del carancho o traro (*Caracara plancus*), si era bien cocinada, era un buen alimento.

CAPÍTULO III

INTERACCIÓN ABORÍGENES-LOBEROS: EL CASO DEL LOBERO ESCOCÉS WILLIAM LOW

Se analiza aisladamente el caso del lobero británico William Low tanto por una consideración metodológica como por otras que tienen que ver con el personaje propiamente tal.

La decisión metodológica está basada en el virtual desconocimiento de las actividades de los cazadores de lobos de origen británico por el territorio austral americano (islas Malvinas/Falkland, Patagonia y Tierra del Fuego) y los contactos entre estos y los aborígenes australes, a excepción de la narrativa de James Weddell, la que, sin embargo, se inscribe en el marco de la exploración de la Antártica.

En tal sentido, en consideración a lo fragmentario de los antecedentes que dan cuenta de la figura del lobero británico, habidos fundamentalmente en fuentes históricas de carácter primario que tratan de manera indirecta la temática de los cazadores de lobos —destacan las relaciones de los viajes de levantamiento hidrográfico de los capitanes ingleses Philip P. King y Robert Fitz-Roy entre 1826-1834, y la relación de viaje del misionero norteamericano Titus Coan (1833-1834)—, fue necesario realizar un ejercicio metodológico de carácter inductivo, que, junto con el análisis de otras fuentes documentales, permitieran construir la trayectoria vital de este singular personaje.

Las otras razones que explican el tratamiento por separado de la figura de Low responden a una doble consideración, ya que, de un lado, se vincula directamente con el contexto global, dada su participación en la actividad de la caza de mamíferos marinos, iniciada por los balleneros desde Europa, a la que posteriormente se incorporaron marineros *yankees*, para luego, casi en simultaneidad, dar paso a los cazadores de lobos marinos, expansión que significó la incorporación en los circuitos mercantiles de vastos territorios ultramarinos alejados de los tradicionales centros del comercio mundial.

De otro lado, se inserta en un contexto nacional y regional, dado que la figura de este lobero se asocia con los esfuerzos iniciales de Chile por

incorporar a la soberanía nacional el estrecho de Magallanes y territorios adyacentes (lo que se concretó en 1843), ya que originalmente se había pensado que fuera Low quien comandase el célebre periplo a bordo de la goleta ANCUO.

Además, este personaje terminó por radicarse en la isla de Chiloé para seguir dedicándose a la misma actividad. Sus experiencias y conocimientos habrían de traspasarse a los habitantes de Chiloé y complementarían el patrimonio de conocimientos geográficos de los chiloenses, sustentado en su propia historia y en la interacción con poblaciones canoeras del sur de la isla (Álvarez *et al.*, 2015: 94), quienes previamente y hasta la primera mitad del siglo xx se dedicaban a la caza de lobos marinos (Torrejón *et al.*, 2013: 42), ballenas y nutrias. De igual modo, cabe mencionar la existencia de topónimos que recuerdan la presencia de William Low, evidencia de sus incursiones por los litorales del sur de Chile¹⁹.

Como se verá, las actividades cinegéticas de las que Low fue uno de sus protagonistas dejan en evidencia que la presencia de loberos por las aguas en torno al estrecho de Magallanes, Tierra del Fuego e incluso las islas Malvinas/Falkland fue mucho más que un transitorio deambular dedicado a la obtención y acopio de pieles para lejanos mercados, por el contrario, implicó una estrecha relación con los aborígenes que poblaban dichos territorios, ya sea en términos cooperativos o de franca enemistad, y que a la luz de los antecedentes presentados, otorgan una mirada alejada del paternalismo que muchas veces ha caracterizado el discurso respecto de los pueblos originarios, y, por el contrario, da cuenta de situaciones cotidianas en que los subordinados y dependientes no eran precisamente estos últimos, lo que demuestra que ciertos estereotipos asignados a los indígenas no se corresponden con las observaciones etnográficas que aquí proporciono.

¹⁹ Tal es el caso de bahía o puerto Low (45°50'S-73°57'O), situada en la costa norte de la isla Gran Guaitaca, y el puerto homónimo, situado al oeste de la mencionada bahía, ambos lugares localizados al sur de la isla de Chiloé y que forman parte de la Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo. Otro topónimo es Punta Low (52°44'S-70°42'O), localizado en la costa nororiental del estrecho de Magallanes.

ACTIVIDADES INICIALES DE WILLIAM LOW EN LOS MARES AUSTRALES

Como se señaló, desde la segunda mitad de la década del setenta del siglo XVIII comienza la primera gran oleada de cazadores de pinnípedos hacia el extremo sur americano, la que se vería interrumpida por la guerra angloestadounidense de 1812-1815, y más tarde, entre 1815-1819 (año del descubrimiento de las islas Shetland del Sur), y por un lapso de poco más de veinte años, se retomó la actividad con nuevos bríos.

Todo apunta a que fue en la segunda oleada de *sealers* cuando William Low hizo su aparición por los mares australes, donde el foco inicial de sus actividades fue el área correspondiente al archipiélago de las islas Malvinas/Falkland. Lo anterior a partir de información localizada en distintas fuentes, una de las cuales señala que el capitán William Low zarpó el 3 de agosto de 1822 desde el Río de la Plata, con destino a las islas Malvinas/Falkland a bordo del bergantín ADEONA²⁰ (Lorton, 2012: 119). De acuerdo con el registro de buques del *Lloyds Register*²¹ en su edición del 1 de agosto de 1823, el ADEONA arribó a Liverpool el 29 de julio de aquel año, procedente de Buenos Aires, desde donde había zarpado el 6 de mayo de 1823²².

Lo anterior se complementa con la valiosa recopilación que hizo A.G.E. Jones del listado de embarcaciones británicas que participaron en las pesquerías de los mares del sur entre 1775 y 1859, a partir de los registros de la *Society of Merchants*²³ y *Lloyds Register*, donde se apunta que Low llega a las Malvinas/Falkland el 5 de febrero de 1823, alcanzando el puerto de Liverpool a fines de julio del mismo año, con 3.807 pieles de lobos marinos (Jones, 1992: 41).

²⁰ Adeona es el nombre de una deidad romana a quien se le atribuía la facultad de permitir el regreso a casa de los viajeros (Secchi, 2007: 11).

²¹ Publicación periódica editada en Londres que desde 1734 publica información referida a la entrada y salida de embarcaciones desde los principales puertos británicos. Con posterioridad incluyó información de otros puertos del mundo.

²² *Lloyds Register*, 1 agosto 1823, Gregg International Publisher Limited 1969. Recuperado de <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=mdp.39015004293968&view=1up&seq=231>

²³ Este registro, que surgió como competencia del Lloyd List, comenzó a circular en el 1800.

A partir de aquel año es posible encontrar en repetidas oportunidades el nombre de William Low no solo como capitán del mencionado bergantín ADEONA, de 142 toneladas y construido en Quebec (Jones, 1992: 40), sino también de otras embarcaciones, como la balandra DART y el cúter UXBRIDGE.

Las informaciones del diario de navegación publicado tras el término de la expedición científica organizada por el Almirantazgo Británico, que se llevó a cabo entre 1826 y 1834 bajo el mando de los capitanes Philip P. King y Robert Fitz-Roy, ratifican lo anterior y entregan, además, datos que permiten reconstruir en parte el quehacer de este marino británico. Por ejemplo, se registra que a las embarcaciones señaladas se suman otras dos, el MERCURY (las fuentes no dan cuenta del tipo de embarcación) y la goleta UNICORN.

El UXBRIDGE registra actividad desde 1826 hasta 1831, con William Low como capitán, todos viajes con destino a los mares del sur, zarpando —de acuerdo con el *Lloyds Register*— desde el puerto escocés de Greenock (Jones, 1991). Philip P. King proporciona varias referencias que sitúan a Low a bordo del cúter, en compañía del bergantín ADEONA y del MERCURY, para las temporadas de caza de 1827 y 1828, que, como se verá más adelante, dan cuenta de incursiones a lugares tan apartados e inaccesibles como la isla Noir²⁴, y de habituales recorridos por el estrecho de Magallanes y las islas Malvinas/Falkland.

Las escuetas referencias que dejaban los capitanes respecto de los lugares a los que se dirigían, pues por lo general solamente informaban como destino los “mares del sur”²⁵, sumado a la falta de bitácoras, dificulta saber con precisión las actividades de estos intrépidos marineros.

Igualmente, ha sido posible encontrar referencias en fuentes documentales chilenas que complementan las informaciones de los documentos aludidos en los párrafos precedentes. Tal es el caso de los registros de entrada y salida de embarcaciones de la capitanía de puerto de Valparaíso, donde el

²⁴ La isla Noir (54°30'S-73°00'O) se ubica al oeste del archipiélago de la Tierra del Fuego, frente a la península de Brecknock (Riso Patrón, 1924: 590).

²⁵ *South Seas* (SS) es la inscripción genérica que contienen la mayoría de los registros, así como *Southern Fishery* (SF). En otras oportunidades figuran algunas más específicas, tales como *Falkland*, *Magellan Strait*, *Patagonia*, *Tierra del Fuego* y *South Shetland*.

10 de septiembre de 1826 se informa la llegada del cúter de 91 toneladas y de nacionalidad inglesa UXBRIDGE, capitán Low, con una tripulación de 16 personas y un pasajero, procedente de la isla de Chiloé desde donde arribó con seis días de navegación, informando como cargamento “cueros de lobos”. Cinco días más tarde, se registra la salida de la embarcación, esta vez con solo 10 tripulantes e informando como destino “a su pesca”²⁶.

Este registro fue el primero en dejar de manifiesto la temprana relación de William Low con la isla de Chiloé, lugar donde años más tarde se radicará. También ratifica que la mención “mares del sur” informada por los capitanes efectivamente abarcaba una amplitud geográfica como lo sugiere tan genérica denominación. Inclusive, en 1827 se registra a Low y el UXBRIDGE en las islas Ascensión y Santa Helena, en el océano Atlántico (Jones, 1986: 83), en tanto que Fitz-Roy sitúa a Low en las islas Galápagos, según se desprende de la siguiente mención, datada septiembre de 1835 en el contexto de un recorrido exploratorio en la isla San Cristóbal (llamada anteriormente *Chatham* por los marinos ingleses) del archipiélago:

“Al mediodía al ver una pequeña caleta, fui en un bote a examinarla, y buscar agua. No encontramos ningunas señales en aquel lugar; pero un poco más al oeste, un delgado torrente fue visto cayendo desde un acantilado de lava, de cerca de 30 pies de altura. Mr. Low había descrito correctamente esta cascada; y su informe de un lugar de aguada en las cercanías fue prontamente verificado, debido a nuestro descubrimiento de una caleta a media milla al oeste de la cascada” (Fitz-Roy, 1839: 488).

Las islas Galápagos fueron visitadas desde fines del siglo XVIII y durante la centuria siguiente por balleneros y loberos, y, a pesar de la presencia de lobos marinos en el archipiélago —los que igualmente fueron cazados—, su población no representaba un número tal que justificase expediciones a tan remoto lugar. Los principales atractivos de estas islas eran las tortugas gigantes (que

²⁶ Archivo Nacional Histórico de Chile, Capitanía de puerto de Valparaíso, Fondo Ministerio de Marina, Volumen 31, sin foliar, planillas 10/09/1826 y 25/09/1826.

proveían de carne fresca y nutrientes para combatir el escorbuto) y el agua fresca. Tras renovar suministros, las expediciones loberas seguían su ruta hacia el puerto de Cantón, o bien, retornaban a la costa oeste de América del Sur para continuar con sus actividades cinegéticas (Kirker, 1970: 95-99).

El *sloop* DART, embarcación de 86 toneladas construida en Liverpool en 1818, figura bajo la capitanía de William Low y como propietario un tal L. Low desde 1823 a 1825. Zarpa desde Liverpool hacia los mares del sur, por lo que habría trabajado en compañía del ADEONA; en años posteriores se registran diferentes capitanes (Jones, 1991, 1992), lo que sugiere que la embarcación dejó de pertenecer a la flotilla Low, por cuanto desde 1826 entran en escena el UXBRIDGE y en 1829 el MERCURY como acompañantes del bergantín ADEONA.

Desde 1829 se conoce la existencia de una tercera embarcación asociada a Low, el MERCURY, que King menciona como parte de la flotilla que en dicho año recorrió las costas patagónicas y las islas Malvinas/Falkland, ya que acompañaba al ADEONA y al UXBRIDGE. Informa, además, que al mando de esta embarcación William Low fue uno de los primeros en navegar el canal Cockburn, con posterioridad al recorrido de la tripulación de la goleta lobera inglesa PRINCE OF SAXE COBURG, que al mando de Matthew Brisbane naufragó en las cercanías del canal Bárbara en diciembre de 1826 (King, 1839: 66, 254).

Cabe consignar que no existe registro de salida o entrada de esta embarcación en las fuentes compulsadas, pues únicamente figura en una base de datos basada en la sección de “noticias marinas del Lloyd’s List”, donde para los meses de marzo, septiembre y noviembre de 1830 el MERCURY aparece asociado al apellido Low²⁷.

Una posible explicación a la escasa presencia en los registros de esta embarcación puede responder a que el MERCURY haya sido una embarcación menor, ya sea un *sloop* (balandra) o un *whaleboat* (bote ballenero), naves que debido a su mayor movilidad eran utilizadas en los cruceros loberos en las maniobras de acercamiento a los apostaderos de pinnípedos, que eran menos

²⁷ “Lloyd’s List marine news 1740-837”. Londres: City of London Corporation. Recuperado de <https://bit.ly/2KbOdfp>

riesgosas de hacer que con embarcaciones de mayor tonelaje. Lo anterior es coherente con lo observado en *logbooks* o bitácoras de capitanes loberos norteamericanos, donde solamente informaban el nombre de la embarcación principal tanto al momento de zarpe como de arribo; sin embargo, en el contexto de la narración se registran embarcaciones menores, por lo general botes balleneros, y, como en el caso del viaje del bergantín BETSEY entre 1842-1844, al mando del capitán Stephen Perkins, menciona en su relato la utilización de tres botes, uno de ellos llamado DINGY²⁸.

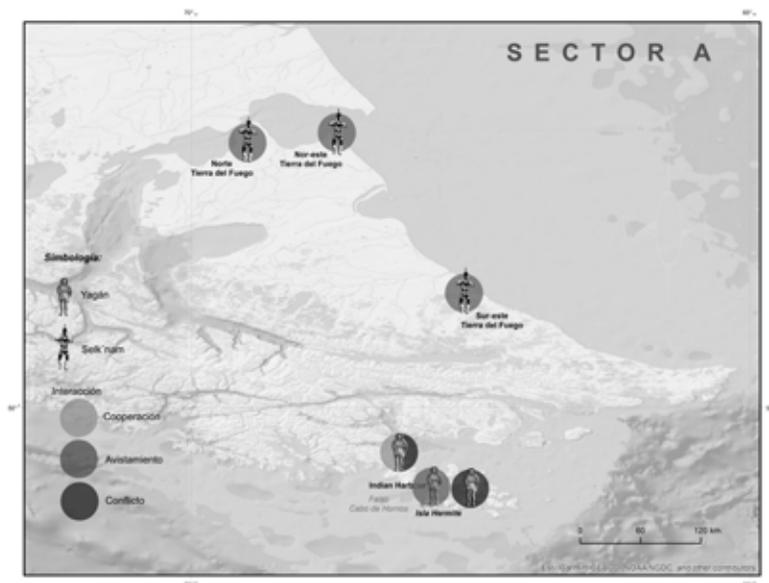
Volviendo al ADEONA, los registros dan cuenta de varios viajes a los mares del sur desde 1822 en adelante. Los registros de 1825, 1826 y 1827 indican como capitán del bergantín a Andrew Low, todos partiendo desde el puerto de Greenock y con destino a los mares del sur (SS), en tanto que los registros de 1829 (procedente desde las Malvinas/Falkland, desde donde zarpó el 8 de mayo de 1829, arribando a Liverpool el 8 de febrero de 1830); 1830 (saliendo desde Greenock con destino a SS); 1831 (ídem 1830) y 1832 (saliendo desde Greenock con destino a *Southern Fishery*, SF), muestran como capitán a William Low (Jones, 1991). Cabe entonces preguntarse quién es Andrew Low. La respuesta deriva de un par de informaciones fragmentarias que se encuentran en el Volumen I correspondiente a la primera parte de la expedición británica llevada a cabo entre 1826-1830 bajo el comando de Philip P. King, donde se consigna lo siguiente:

“El 14, antes de amanecer, se me informó que se había visto a la Beagle en el horizonte. Se quemaron luces azules, e inmediatamente se mostraron faroles para guiarla al fondeadero; pero nuestra desilusión fue grande cuando el desconocido resultó ser la goleta de Mr. W. Low, el Uxbridge. Había andado cazando lobos desde noviembre en las cercanías de la isla Noir, cerca de la entrada exterior del canal Bárbara, y estaba en camino a cabo Gregorio para reunirse con su hermano mayor, quien había estado cogiendo aceite de elefante marino en las Shetland del Sur” (King, 1839: 119).

²⁸ Logbook of the Betsey (Log 7b), G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.

Lo anterior ocurrió el 14 de enero de 1828, fecha que en la tripulación del ADELAIDE (goleta auxiliar de la expedición británica) se encontraba surta en la bahía de San Juan (estrecho de Magallanes), lo que demuestra que William Low tenía un hermano mayor y que en asociación con él realizaron expediciones de caza de lobos marinos y obtención de aceite.

MAPA 6: SITIOS DE INTERACCIÓN LOBEROS ABORÍGENES, TIERRA DEL FUEGO



Antes, el 17 de agosto de 1827, Andrew Low había zarpado desde Greenock con rumbo a los mares del sur (SS), y como se ha podido consignar, los apostaderos en torno a los cuales efectuaban sus expediciones cinegéticas abarcaban una vasta área geográfica que incluía desde las Malvinas/Falkland, pasando por el estrecho de Magallanes y canales adyacentes, hasta tocar incluso las costas de las islas antárticas de las Shetland del Sur. Precisamente, fue desde alguna de las islas de aquel archipiélago, que, a inicios de 1828, Andrew Low arribó de una larga y

ardua travesía en busca de elefantes marinos. La temporada debió haber sido severa, ya que se reporta su fallecimiento el 14 de junio de 1828, víctima de escorbuto:

La severidad del tiempo trajo un acompañamiento más desagradable. Hizo su aparición el escorbuto, y aumentó; aunque la muerte accidental de un marinero, ocasionada por la caída de una escotilla, seguida del deceso de otros dos, y también de Mr. Low, de la Adeona, cuyo cuerpo se me trajo para sepultarlo, son sucesos que tienden a crear desánimo entre la tripulación, y que escapan a mi control (King, 1839: 144).

La información aportada por Philip P. King transcurre en realidad en la bahía San Juan²⁹, lugar donde la expedición británica instaló su base de operaciones en aquella campaña hidrográfica, y en cuyas cercanías establecieron un cementerio, donde sepultaron entre otros, al comandante Pringles Stokes (fallecido el 12 de agosto de 1828), razón por la cual resulta plausible sugerir que el cuerpo de Andrew Low yace en aquel sitio³⁰.

Antes de informar la muerte del hermano mayor de los Low, y a los días de que se produjera el avistamiento del UXBRIDGE en la bahía de San Juan, King se refiere a que, tras salir desde el río Gallegos a bordo del bergantín BEAGLE, el 23 de enero se encuentran con el ADEONA en las cercanías de la Primera Angostura, en la costa nororiental del estrecho de Magallanes, bergantín que venía desde su expedición a las Shetland del Sur con el fin de reunirse con la tripulación de la UXBRIDGE (King, 1839: 121). A los pocos días los hermanos Low se reunieron y fueron avistados el 2 de marzo, mientras se

²⁹ Los británicos creyeron haber instalado su base de operaciones en Port Famine, en la errónea creencia de que en la bahía San Juan habría estado emplazada la malograda ciudad fundada por Pedro Sarmiento de Gamboa en el año 1584, Ciudad del Rey Don Felipe, y que la posteridad conocería como Puerto del Hambre. Finalmente, en 1955 se encontró el verdadero emplazamiento de la ciudad fundada por el español, específicamente poco más al norte de la punta Santa Ana —accidente geográfico donde en 1843 se fundó el Fuerte Bulnes—, en una pequeña bahía llamada Buena.

³⁰ En la actualidad aquel sitio es conocido como Cementerio de los Ingleses, y se localiza en la costa de la bahía de San Juan, en el estrecho de Magallanes, aproximadamente a 60 km al sur de la ciudad de Punta Arenas.

dirigían a procesar la grasa obtenida de los elefantes y lobos marinos para obtener aceite, siendo la idea original llevar a cabo dicho proceso en el puerto San Antonio³¹, lo que finalmente realizaron en puerto Bougainville³² o puerto Jack (denominado así por los loberos), a instancias de Philip P. King, quien les manifiesta que ese lugar está más resguardado de las inclemencias del tiempo (King, 1839: 122). Hacia fines de abril, Andrew Low permanecía en puerto Bougainville, donde fue visitado por una parcialidad de aborígenes kawésqar a los que no les permitió abordar su bergantín. Esta referencia es la última que muestra al hermano de William Low con vida, ya que la siguiente alusión corresponde a aquella en que se da cuenta de su fallecimiento a mediados de junio.

La muerte del hermano mayor debió de golpear con fuerza el ánimo de William Low, por cuanto el 30 de junio reunió a su pequeña flotilla, compuesta por el ADEONA (ahora sin su capitán original), el MERCURY y el UXBRIDGE, y zarparon con destino a las islas Malvinas/Falkland, para desde allí enfilarse rumbo a Gran Bretaña. De hecho, el 14 de marzo de 1829 ingresó al puerto de Greenock, en el río Clyde, el cúter UXBRIDGE, al mando del capitán Wyllie, quien seguramente reemplazó a William Low en el mando de esta embarcación, dado que este último arribó a Londres el 8 de mayo a bordo del ADEONA (Jones, 1986: 86-87). Como se lee, la muerte del hermano mayor de William no solo provocó cambios en las tripulaciones, sino que debió ser el motivo principal de la partida desde el estrecho de Magallanes con rumbo al Atlántico norte.

Posteriormente, en 1830, 1831 y 1832, el ADEONA retornó a los mares del sur procedente de Greenock, y los registros muestran como capitán a William Low, en tanto que como propietario sigue figurando Andrew Low³³.

³¹ Puerto San Antonio (53°55'S-70°52'O), en la costa oeste de la isla Dawson (Riso Patrón, 1924: 795).

³² Bahía Bougainville (53°51'S-71°04'O), en la costa sureste de la península de Brunswick (Riso Patrón, 1924: 88).

³³ De acuerdo con Jones (1986: x-xi; 1993: 18-19), muchas veces los lugares de zarpe y destino de las embarcaciones, como también aquellos donde se consignaba la información referida a sus características (tipo de embarcación, tonelaje, condición, lugar de construcción, etc.), presentan inconsistencias en los datos, por cuanto en ocasiones, verbigracia, se reportaba en el Lloyds List el nombre de un determinado capitán y de su respectivo propietario, en tanto que en el listado de la Society of Merchants dicha información aparece intercambiada, o simplemente se encuentra solo en uno de estos dos registros. Además, los propios capitanes o socios propietarios de las naves no actualizaban los datos.

El penúltimo crucero lobero del ADEONA se realizó tras su zarpe desde Liverpool en febrero de 1831 con destino al estrecho de Magallanes, lugar donde arribó en agosto, tras una escala previa en Montevideo. El último viaje hacia las pesquerías australes figura en 1832, zarpando desde Greenock. Ese mismo año el bergantín fue desmantelado en el puerto de Montevideo (Jones, 1991: 139; 1992: 42; 1993: 25).

Valga mencionar que hacia fines del siglo XVIII Montevideo adquirió relevancia como puerto y pasó a rivalizar con el de Buenos Aires, en particular cuando en 1776 las autoridades imperiales españolas crearon el apostadero de Montevideo, debido a lo cual las embarcaciones destinadas a salvaguardar la soberanía de la corona española en lugares como la Patagonia e islas Malvinas/Falkland comenzaron a zarpar desde Montevideo. En términos geográficos, la condición de fondeadero natural, que admitía barcos de mayor calado, lo transformó en un importante puerto de recalada para las embarcaciones que viajaban desde Europa hacia el Pacífico, donde, por cierto, igualmente ingresaban gran cantidad de barcos balleneros y loberos (Caviglia, 2012: 127). Ante esta situación, es fácil comprender la presencia no solo de Low en las costas del Río de la Plata, ya que estos puertos, juntos con el de Río de Janeiro, eran sitios de recalada obligada para la obtención de suministros por parte de balleneros y loberos antes de seguir camino a las pesquerías de los mares del sur.

Justamente a contar de 1832 y tras la baja del ADEONA en Montevideo, se registra por primera vez la presencia de la goleta UNICORN con William Low al mando. Un examen detallado de las fuentes permite reconstruir el itinerario de este lobero británico tras embarcarse en el UNICORN y hasta su muerte acaecida en 1841 en un lugar indeterminado de la isla de Chiloé.

En marzo de 1833, Robert Fitz-Roy informa que se encuentra con “Mr. William Low” en Puerto Luis (East Falkland o isla Soledad), quien retornaba después de seis meses de cazar lobos marinos en la costa occidental de la Patagonia. Low le informa de lo desastroso que resultó ser ese viaje producto de una sucesión de vendavales que arreciaron durante 67 días, y que en sus 20 de años de experiencia no le había tocado experimentar tan adversas condiciones climáticas. Como resultado, volvió con su embarcación seriamente dañada y con las bodegas vacías.

Esta embarcación, en la que Low había empleado todos sus recursos, era la goleta UNICORN, en la que además de oficiar de capitán, era socio propietario junto con otros personajes con asiento en Montevideo (Fitz-Roy, 1839: 273). Como se indicó, el ADEONA realizó su último viaje en 1832 para terminar su vida útil en el citado puerto, razón por la cual, y de acuerdo con los datos de que se dispone, se deduce que tras la venta de su antiguo bergantín, Low y sus socios compraron una nueva goleta en septiembre de 1832, y tras efectuarle los correspondientes arreglos, se dirigió con el UNICORN desde Montevideo hacia la Patagonia, al que sería su último crucero lobero.

Para aquel entonces, la expedición británica a bordo de la BEAGLE precisaba de una embarcación auxiliar que le permitiera completar sus exploraciones. Fue por eso que Fitz-Roy consideró la idea de adquirir la UNICORN. Respecto de sus características y de los detalles de la operación de compra-venta, hizo los siguientes comentarios:

“Difícilmente podría haber encontrado una embarcación más apta, con ciento setenta toneladas de porte, armado en roble y forrado completamente en cobre, muy espacioso, buen velamen, extremadamente manio-
brable y un barco de primer nivel (...). Transcurridos unos cuantos días, en los cuales fue muy cuidadosamente examinada por Mr. Bray, y toda vez que me decidí a comprarla, y entonces acordé entregar seis mil dólares (casi 1300€) por su posesión inmediata. Siendo socio propietario, y autorizado por los demás dueños para hacer lo que estimase conveniente con la embarcación en caso de fracaso, Mr. Low me la vendió, efectuando el pago en manos de sus socios en Montevideo” (Fitz-Roy, 1839: 274).

Según se desprende de la cita precedente, William Low se había asociado con otros armadores de la ciudad de Montevideo para adquirir la goleta UNICORN, situación que debió estar influenciada, en parte, por la muerte de su socio y hermano Andrew Low cuatro años antes, y por la sucesiva desaparición de sus demás embarcaciones, ya que finalmente se registra únicamente como propietario del bergantín ADEONA, lo que hace presumir que tras el viaje realizado en 1832 en esta última embarcación, y teniendo en cuenta su antigüedad y el maltrato al que habría sido sometida, debió forzosamente

desprenderse del bergantín que antes formó parte de la flotilla que comandaban y regentaban junto a su hermano mayor, y, muy probablemente, con la participación del padre de los Low.

Se apunta lo anterior en función de un dato que tangencialmente proporciona Fitz-Roy cuando se refiere a algunas características de su personalidad: “Mr. Low es hijo de un respetable agente inmobiliario de Escocia; fue criado como marinero, posee un gran sentido común, ágil comprensión, facilidad de descripción y una extraordinaria memoria local” (Fitz-Roy, 1839: 331).

En este sentido, es plausible inferir que el padre pudo haber participado en el negocio de la caza de lobos junto a sus hijos, máxime si se tiene en cuenta que para los casos del cúter UXBRIDGE y del *sloop* DART figura como propietario un tal L. Low, que bien podría corresponder al progenitor de William y Andrew. También se puede afirmar que William Low y familia son oriundos de Escocia, lo que coincide con los registros que dan cuenta de sucesivos zarpes y llegadas desde y hacia Greenock, y como se señaló anteriormente, corresponde a un puerto ubicado en la desembocadura del río Clyde, en la costa oeste de Escocia.

Más adelante en su relato, Fitz-Roy narra otros interesantes detalles de la UNICORN —a la que rebautizó como ADVENTURE³⁴—, entre los que destacan que la goleta fue construida como yate en Rochester (Inglaterra) por un costo de £6000, para posteriormente ser reacondicionada y pasar a ser utilizada en el Mediterráneo bajo el mando de Thomas Cochrane³⁵; años después fue preparada para participar en las operaciones que buscaban poner fin al bloqueo de Buenos Aires³⁶, sin embargo, la nave fue apresada por las fuerzas brasileñas y llevada a Montevideo, donde fue adquirida por el cónsul británico, quien finalmente la acondicionó para ser utilizada en la caza de otáridos (Fitz-Roy, 1839: 275).

³⁴ Fue bautizada así en recuerdo de la embarcación que formó parte de la primera etapa de exploración de los marinos británicos llevada a cabo entre 1826 y 1830, bajo el comando de Philip P. King.

³⁵ Thomas Cochrane participó en la guerra de independencia de Grecia, que se desarrolló entre 1826 y 1828, y efectivamente, entre 1826 y 1827 estuvo al mando del yate UNICORN (Cordingly, 2008: 322-323).

³⁶ Se refiere al bloqueo de Buenos Aires por parte del imperio del Brasil, llevado a cabo entre 1825 y 1828.

Entonces, tras la mencionada adquisición, William Low se asoció con Samuel Hood (cónsul británico) y otros accionistas con el fin de compartir los beneficios y los riesgos de una actividad mercantil tan riesgosa no solo porque se llevaba a cabo en latitudes alejadas y a merced de las condiciones climáticas, sino también por la incertidumbre de hallar la cantidad de presas necesarias para hacer rentable el viaje. Nótese que los socios de Low lo autorizan a realizar lo que estimase pertinente “en caso de fracaso”, instrucción que resultó un presagio de lo que habría de suceder meses más tarde.

No se conocen registros gráficos de las embarcaciones que formaron parte de la flotilla de William Low. Sin embargo, gracias a la venta forzosa de la goleta UNICORN en marzo de 1833, se ha podido dar con tres acuarelas y un boceto que muestran esta embarcación una vez que pasó a formar parte de la expedición hidrográfica comandada por Robert Fitz-Roy. Las imágenes son de autoría del artista Conrad Martens, quien formó parte de la tripulación del BEAGLE entre 1833 y 1834.

Las Figuras 10 y 11 corresponden a dos acuarelas que recrean el fondeadero de Puerto Deseado³⁷, donde la BEAGLE y ADVENTURE (ex-UNICORN) llegaron el 23 de diciembre de 1833 provenientes de Montevideo, y según quedó registrado por el artista en el borde superior de ambas imágenes, se trata de la exembarcación lobera de Low, con los característicos aparejos de las goletas.

En la acuarela de la Figura 12, titulada *Slings the monkey*, a la derecha de la BEAGLE se aprecia la embarcación que perteneciera a Low, cuya fecha aparece en el extremo inferior izquierdo, 25 de diciembre de 1833, día en que los marinos británicos llevaron a cabo una alegre celebración de Navidad (Fitz-Roy, 1839: 316).

³⁷ Puerto Deseado (47°45'S-65°55'O) se localiza en la costa oriental de la Patagonia. En 1790, bajo el reinado del rey Carlos IV, se creó la Real Compañía Marítima de Pesca, cuyo objetivo principal era el aprovechamiento de cetáceos, pinnípedos y pesca de altura en general, en la costa de la Patagonia (Fernández y Martínez, 1991). El mismo año de su creación se creó una factoría y un fuerte, instalaciones que fueron abandonadas en 1807.



Figura 10. Conrad Martens, *The Adventure off Port Desire, Decr. 23 1833*, 1833-1834 (Organ, 1996)



Figura 11. Conrad Martens, *Ruins. North side of the Harbour of Port Desire*, 1833-1834 ("Sketchbook III").
Recuperado de <http://cudl.lib.cam.ac.uk/view/MS-ADD-07983/29>



Figura 12. Conrad Martens, *Slings the monkey*, 1833-1834. "Sketchbook III".
Recuperado de <http://cudl.lib.cam.ac.uk/view/MS-ADD-07983/35>



Figura 13. Conrad Martens, *Point Arenas, isla de Cochinos, at Chiloe*, 1833-1834. "Sketchbook I".
Recuperado de <http://cudl.lib.cam.ac.uk/view/MS-ADD-07984/31>

Finalmente, la Figura 13 corresponde a un boceto que muestra a ambas embarcaciones ancladas frente a la punta Arenas³⁸ y de fondo, casi al centro, la pequeña isla de Cochinos³⁹. Este lugar fue utilizado como fondeadero por los hidrógrafos británicos en 1829 y 1834. El dibujo aparece fechado un 2 de julio de 1834, días antes de que ambas embarcaciones emprendieran rumbo al puerto de Valparaíso, donde arribaron el 23 del mismo mes.

CONSIDERACIONES SOBRE LAS EXPEDICIONES LOBERAS

A la luz de los antecedentes hasta aquí expuestos, se pueden realizar algunas extrapolaciones respecto de la dinámica mercantil de las operaciones loberas de William Low, analizadas desde una escala microhistórica. Al ser trasladadas a una escala de observación global, permiten establecer un marco respecto del quehacer de otros *sealers* de los que únicamente se conocen sus apellidos y la denominación de sus embarcaciones. Precisamente, el historiador británico A.G.E. Jones reflexionaba sobre el anonimato de muchos de quienes participaron en esta actividad mercantil, incluyendo a Low, de quien señalaba que sus actividades cinegéticas se habrían extendido entre 1820 y 1825.

Se ha podido establecer que, además de capitanear sus embarcaciones, William Low era propietario, en un primer momento en sociedad con su hermano Andrew Low, y eventualmente con su padre, llegando a poseer tres veleros simultáneamente. Sin embargo, es posible que en sus inicios como cazador de mamíferos marinos Low haya sido miembro de alguna tripulación, y que conforme el paso de los años fue acumulando experiencia y el capital necesario para adquirir una embarcación mayor.

Tal es el caso de la propiedad del bergantín ADEONA. Si bien los registros lo muestran como capitán a contar de 1822, William Low le comenta a Fitz-Roy en marzo de 1833 que nunca en sus más de veinte años de experiencia le había

³⁸ La punta Arenas (41°51'S-73°52'O) está situada al sur este de la península de Lacuy (41°48'S-74°00'O), frente a la bahía de Ancud.

³⁹ Isla de Cochinos (41°51'S-73°49'O) se localiza al sur de la bahía de Ancud, frente a la ciudad homónima, en el extremo noroeste de la isla de Chiloé.

tocado soportar tan rigurosas condiciones climáticas, lo que sugiere que por lo menos desde 1813 se habría dedicado a este tipo de actividad.

En un contexto general, Jones se refiere a que la actividad de caza de lobos marinos fue llevada a cabo fundamentalmente por pequeños propietarios, y que más de la mitad de ellos poseía solo una embarcación, en contraste con los grandes armadores, que poseían cinco o más naves, destacando entre estos últimos las firmas Bennett y Enderby, que en 1821 poseían, respectivamente, 26 y 14 embarcaciones (1981: 263-264).

Los registros compulsados dan cuenta de un constante recambio de las embarcaciones de la flotilla Low. En 1822 iniciaron sus actividades con el bergantín ADEONA (142 t), cuya vida útil se extendió hasta 1832. Aunque al principio la propiedad de esta embarcación figura bajo el nombre de Thomas Brassey, quien la adquiere el 7 de enero de 1822 en Greenock y el mismo día la vende a unos comerciantes de la misma ciudad, cuatro años más tarde Andrew Low se convierte en su dueño (Jones, 1992: 40).

En efecto, en un primer momento algunos loberos fueron capitanes o miembros de la tripulación, y gracias a las ganancias obtenidas pudieron hacerse de sus propias embarcaciones, en este caso particular, de un bergantín de 142 toneladas. Paralelamente entra en escena el *sloop* DART (86 t), que figura con actividad entre 1823 y 1825, para luego pasar a manos de otro propietario; en 1826 se incorporó como acompañante del ADEONA el cúter UXBRIDGE (91 t), que se desempeñó en los mares del sur entre 1826 y 1831; entre 1829 y 1830 figura la embarcación menor llamada MERCURY; y finalmente, hacia la segunda mitad de 1832 y hasta marzo de 1833, Low aparece con una nueva embarcación, la goleta UNICORN (170 t), la de mayor tamaño de las hasta ahí utilizadas por este lobero escocés, en la que participó de su propiedad junto con otros socios asentados en Montevideo.

Según apunta Dickinson, entre 1819 y 1826, período de creciente organización de expediciones loberas debido al descubrimiento del archipiélago de las Shetland del Sur, el promedio de tonelaje de las embarcaciones era de 195 toneladas, en contraste con las 400 toneladas que promediaron los navíos balleneros que entre 1786 y 1819 se dirigieron hacia latitudes australes. Conforme pasaron los años, el tonelaje de las embarcaciones fue disminuyendo como consecuencia de la declinación de las poblaciones de lobos y elefantes

marinos (Figura 14), situación que llevaba a los loberos a realizar viajes más largos y a lugares cada vez más inaccesibles, donde resultaba necesario utilizar embarcaciones más pequeñas y maniobrables, razón por la cual muchos de quienes participaron en esta actividad no estaban dispuestos a arriesgarse utilizando barcos de primera clase, y por lo general, se acondicionaban navíos cuya antigüedad era considerable (2007: 11-12).

Esta situación explica los constantes naufragios que se reportaban en los mares del sur no solo por las conocidas condiciones meteorológicas del área, sino también por las embarcaciones que se utilizaban, que en su gran mayoría poseían un largo recorrido previo, e, igualmente, correspondían a navíos de mayor maniobrabilidad, pero de menor tonelaje y calado, lo que las hacía presa de las constantes tormentas o los *williwaws*, como denominaban los tripulantes de las embarcaciones loberas a las repentinas ráfagas de viento que continuamente los golpeaban en los canales patagónicos y fueguinos.

Jones agrega que la especulación y el riesgo caracterizaron a este rubro, en particular a partir de 1820, lo que estimuló a muchos que sin previa experiencia en el negocio incursionaron en los mares del sur a adquirir embarcaciones de baja calidad con el fin de aminorar los riesgos de pérdida de la inversión. De igual modo, el riesgo estaba presente antes, durante y al regreso del cruceo cinegético, en primer lugar, por la incertidumbre de dar con apostaderos de otáridos que permitieran rentabilizar la inversión; en segundo lugar, por las tormentas inesperadas, la niebla, los icebergs, etc., siempre estaba latente la posibilidad de pérdida total e incluso de no retorno de las tripulaciones, y, en tercer lugar, porque no se sabía a qué precio se venderían las pieles al volver a Inglaterra (Jones, 1981: 256 y 260). En la última expedición llevada a cabo por William Low en 1832-1833, a bordo de la goleta UNICORN, realizada en asociación con otros inversores, seguramente para compartir los riesgos en caso de que algo no saliera de acuerdo con lo planeado, los resultados fueron paupérrimos y dejaron sin capital a Low, con su embarcación gravemente dañada, por lo que se vio obligado a vender la goleta. A partir de allí, como se verá más adelante, utilizó buques menores, primero en las islas Malvinas/Falkland, y posteriormente en los canales al sur de la isla de Chiloé.

Esta última situación sugiere que solo unos pocos marineros dedicados a la caza de lobos marinos pudieron hacer fortuna, sobre todo aquellos que llevaron a cabo sus actividades en los inicios de la actividad hacia fines del siglo XVIII y principios del XIX, y tras los primeros años que sucedieron al descubrimiento de las Shetland del Sur, cuando la abundancia de presas hizo los viajes altamente rentables, como los de los norteamericanos Edmund Fanning, Ebenezer Townsend y Nathaniel Palmer. En el caso de los británicos, la situación fue opuesta, ya que marineros devenidos en loberos y ligados a la exploración antártica, como William Smith, James Weddell y Edward Bransfield, terminaron sus días sumidos en la pobreza (Jones, 1981: 260).

En párrafos anteriores se informó del encuentro de William Low con su hermano, quien venía de un viaje desde las Shetland del Sur a inicios de 1828, en procura de grasa de elefantes marinos. Este último antecedente muestra que los Low realizaban operaciones combinadas de pesca de lobos y de elefantes marinos, las que, como ya se dijo, se llevaban a cabo en lugares remotos, tales como la isla Noir o las Shetland del Sur. Esta situación se relaciona con la disminución de las poblaciones de otáridos experimentada tras la gran afluencia de cazadores hacia latitudes australes a contar de 1815-1819, lo que trajo como consecuencia que los loberos que los sucedieron tuvieran que recorrer una mayor amplitud de costa en procura de sus presas, de manera que los viajes reeditaran lo que se esperaba de ellos. Se ha detectado esta misma modalidad en loberos norteamericanos, los que además de cazar lobos y elefantes de mar, simultáneamente cazaban nutrias, coipos y en algunos casos, agregaban a sus bodegas aceite de cetáceos⁴⁰, todos después de 1820, lo que evidencia que la escasez de otáridos los obligó a ocuparse en la caza de otros mamíferos marinos.

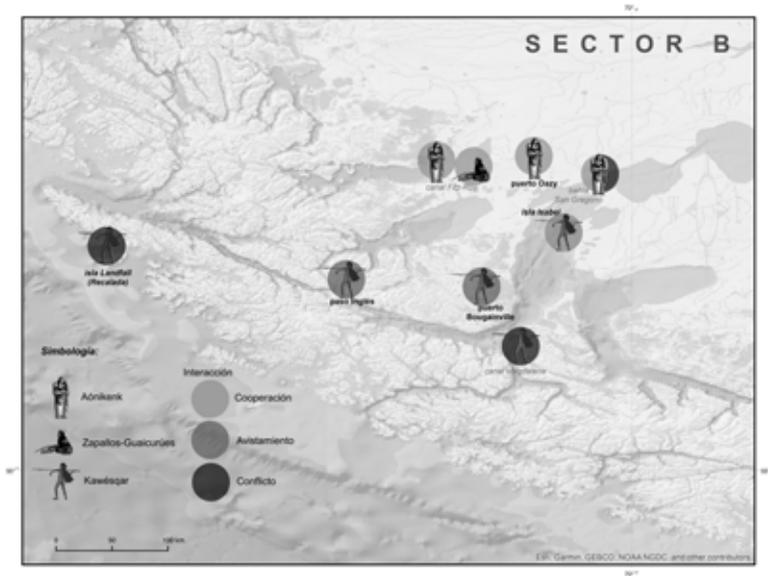
⁴⁰ Por ejemplo, los casos de quienes efectuaron específicamente sus actividades cinegéticas en la Patagonia (occidental y oriental), Tierra del Fuego e islas Malvinas/Falkland: goleta HARRIET, que entre 1828 y 1830 se dedicó a la caza de lobos de dos pelos, lobos comunes, elefantes marinos y nutrias, e incluso un par de delfines o toninas; el bergantín ATHENIAN, capitán Rowland Hallett, que entre 1836-1839 caza lobos finos y comunes, además de nutrias y ballenas; la goleta BETSEY, capitán Noyes, que entre 1840-1842 se dedica a la caza de lobos de dos pelos, lobos comunes, coipos, nutrias y elefantes marinos. Respectivamente, Log 107c, Log 4 y Log 7a, G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.

En consonancia con lo anterior, Watson señala que hacia fines de la década de 1830 se evidenció una marcada disminución en la cantidad de otáridos y una fuerte baja en los precios de las pieles, lo que forzó a las expediciones loberas estadounidenses, que fundamentalmente partían de los puertos de New London, Stonington y Mystic, a volcarse a la extracción de aceite de elefantes marinos, faena que se mantuvo con buenos rendimientos hasta principios de 1870 (1931: 477-478). De igual modo, valga mencionar que desde un principio la actividad lobera estuvo ligada o fue subsidiaria de la caza de cetáceos, de manera que los primeros balleneros que extendieron sus actividades desde el hemisferio norte a latitudes más australes, alrededor de 1774 y 1776, al percatarse de la abundancia de pinnípedos concibieron la idea de obtener aceite no solo de las ballenas, sino también de lobos y elefantes marinos (Dickinson, 2007: 25-26).



Figura 14. Faena de descuere (*skinning*) de elefantes marinos para la extracción de grasa y almacenamiento en barriles (*casks*). La escena corresponde al sector suroeste de la isla Heard, en el océano Índico. (H. W. Elliot, Section V, Plates; Goode, 1887).

MAPA 7. SITIOS DE INTERACCIÓN ABORÍGENES/LOBEROS. EXTREMO SUR DE LA PATAGONIA Y TIERRA DEL FUEGO.



EL ESCENARIO GEOGRÁFICO Y HUMANO DE ACUERDO CON LOS TESTIMONIOS DEL LOBERO

Se ha establecido que William Low comenzó su deambular por el extremo austral sudamericano por lo menos desde 1822, aun cuando esto pudo haber ocurrido desde 1813. Considerando esta última información, y hasta llegar a 1841, año en que se reporta la muerte de este marino escocés en la isla de Chiloé, entera prácticamente tres décadas de recorrido por los intrincados vericuetos de la geografía patagónica y del archipiélago de las Malvinas/Falkland, lo que permitió que este singular personaje acumulara una valiosa cantidad de conocimientos respecto del medio geográfico y humano, gran parte del cual ha sido prácticamente desconocido y por ello escasamente

valorado —lo que igualmente se verifica para el caso de otros loberos—, lo que justifica abundar sobre este punto.

Charles Darwin, biólogo y naturalista que formó parte de la expedición comandada por Robert Fitz-Roy, incluye en su diario de viaje una vívida descripción del lobero William Low, justo en el momento en que este retorna de su desastroso crucero lobero con la UNICORN, en marzo de 1833:

“El viernes arribó un barco lobero comandado por el Capitán Lowe [sic]; un hombre notable y singular, que ha frecuentado estos mares durante muchos años y fue el terror para todos los barcos pequeños. Es común decir, que un lobero, un esclavista y un pirata son del mismo gremio; todos ellos ciertamente, requieren ser hombres enérgicos y audaces; entre los loberos, hay con frecuencia disputas por los mejores roqueríos. En estas reyertas, es donde el Capitán Lowe ha ganado su fama. En sus costumbres habituales, debo pensar que estos hombres se parecían notablemente a los antiguos bucaneros” (Darwin, 2001: 148).

Según se aprecia, William Low gozaba de una fama de hombre rudo y dispuesto a todo con tal de proteger los mejores cotos de caza ante la presencia de extraños, situación por lo demás común, sobre todo entre loberos norteamericanos y británicos, cuya rivalidad se veía acentuada por situaciones históricas recientes, particularmente tras la guerra de 1812 que enfrentó a las antiguas colonias americanas con su metrópoli. En este punto, cabe preguntarse por qué Darwin comparó a Low con un esclavista o un pirata. En las páginas que siguen, se procura incluir antecedentes tendientes a dar sustento a la sugerente apreciación del famoso naturalista, que de algún modo se se adelantan y sintetizan a continuación:

-Hallazgo/rescate de desertores de unas de las embarcaciones de Low de dos portugueses, encontrados por la tripulación capitaneada por P. King, quien en su relato menciona que aquellos estaban “en un estado miserable, y parecían estar muy avergonzados de ser los compañeros de un conjunto tan sucio: no podían hablar inglés, y podían darnos muy poca información. No habían asumido entonces la vestimenta de los indios,

aunque, por el estado de sus ropas, muy pronto se verían obligados a adoptarla” (p. 184). Al parecer, era el terror de los pequeños armadores, para efectos de mantener a raya a sus competidores, y representaba lo propio, sobre la cubierta de sus goletas.

-Inteligencia/astucia al servicio del cumplimiento de sus objetivos, que naturalmente propendían a colmar con pieles las bodegas de sus embarcaciones, y en tal sentido, resultaba fundamental contar con el concurso —por los medios que fuese necesario— y de los habitantes del territorio.

-Presencia/utilización de aborígenes a bordo de las embarcaciones del capitán Low, cuyo “concurso” como prácticos conocemos por los antecedentes de su compatriota, el hidrógrafo Robert Fitz-Roy. A propósito del caso de Bob, contratado/embarcado, donde cabe interrogarse sobre la efectiva naturaleza de aquella relación: ¿corresponderá más bien a reclutamiento forzoso/secuestro?

Darwin igualmente alude a la dilatada experiencia de este lobero, lo que se condice con lo que al respecto agrega Fitz-Roy cuando informa que Low es considerado el más emprendedor e inteligente lobero de los mares australes y quizás de todo el mundo, además de estimar que en cuanto a pilotaje e información general sobre las islas Malvinas/Falkland, Tierra del Fuego, Patagonia e islas Galápagos, no había otro individuo con tal experiencia (Fitz-Roy, 1839: 273 y 331).

En lo que respecta a su conocimiento geográfico, Low lo demostró en parte cuando en mayo de 1830 piloteó al *DRYAD*, barco de la Compañía de la Bahía de Hudson (que iba con destino al río Columbia, costa noroeste de Estados Unidos), a través del canal Magdalena⁴¹, paso marítimo que comunica desde aguas interiores del estrecho de Magallanes con aguas abiertas del océano Pacífico. Aquel, junto con el canal Cockburn, constituyeron pasajes marítimos ampliamente utilizados por los loberos en su constante deambular en busca de presas y, según refiere Fitz-Roy, Low habría

⁴¹ Canal Magdalena (54°20'S-71°00'O) se comunica con el estrecho de Magallanes al oeste de la isla Dawson y corre en dirección norte-sur para, posteriormente, comunicarse con el canal Cockburn (54°30'S-72°00'O), que corre en dirección este-oeste y que finalmente conecta con el océano Pacífico.

sido el primero en recorrerlo en una embarcación mayor (Fitz-Roy: 1839: 358). Estando en islas Malvinas/Falkland, el DRYAD tuvo la oportunidad de hacer el trato con el capitán del ADEONA, quien arribó el 3 de mayo para llevar a cabo lo acordado (King, 1839: 321).

El área archipelágica occidental de la Patagonia fue también recorrida ampliamente por Low, y tanto Fitz-Roy como Darwin mencionan que mientras el lobero escocés se hallaba en las cercanías del golfo Trinidad (al sur de la isla Wellington), ofreció papas a los aborígenes del área, presumiblemente chonos, ya que al verlas refirieron la palabra *aquina*, que es la denominación que le daban los indígenas del sur de Chiloé (Darwin, 1839: 348; Fitz-Roy, 1839: 200)⁴².

De igual modo, se registra su presencia en la isla Madre de Dios (50°10'S-75°10'O), donde estuvo detenido por tres semanas por causa del mal tiempo, oportunidad que aprovechó para recorrer el costado occidental de la isla en compañía de dos hombres de la etnia chono, de acuerdo con Fitz-Roy, con los cuales capturó algunos lobos marinos, los que posteriormente sirvieron de alimento para los nativos y donde pudo presenciar una ceremonia que estos llevaron a cabo antes de consumirlos. En otra oportunidad, navegando al sur de la citada isla, halló una caverna situada en una pequeña isla donde los aborígenes depositaban a sus muertos (Fitz-Roy, 1839: 190-191)⁴³.

Los misioneros protestantes norteamericanos Titus Coan y Williams Arms, quienes entre noviembre de 1833 y marzo de 1834 estuvieron en la costa nororiental del estrecho de Magallanes con el objeto de evangelizar a los aborígenes aónikenk, son también una valiosa fuente de información. Mientras describen las características del área en torno a la bahía San Gregorio, se refieren a que, a unos setenta u ochenta kilómetros al interior, el capitán lobero William Low “plantó papas allí, las que

⁴² Los veliche (huilliche) denominaban a la papa silvestre *malla* o *aquina*, en contraposición a la *poñi* o papa sembrada (Cárdenas, Grace y Montiel, 1991: 165).

⁴³ En el año 2000, la arqueóloga Dominique Legoupil realizó un hallazgo de restos humanos con una data superior a 4.000 años de antigüedad en la cueva de Ayayema, isla Madre de Dios (Legoupil y Sellier, 2004). Además, en 2006 un equipo de espeleólogos franco-chilenos descubrieron pinturas rupestres en una caverna situada en la mencionada isla (Sepúlveda, 2011: 198).

alcanzaron un buen tamaño y tenían un excelente sabor. También plantó verduras y frutas, pero no pudo verificar si han germinado o no” (Coan, 2006[1880]: 193).

Lo anterior da cuenta de que la presencia de Low era constante, no solo por los intrincados canales patagónicos en el marco de sus actividades cinegéticas, sino también por sus largas excursiones al interior del territorio, seguramente con el fin de proveerse de elementos básicos como agua y leña, y de producir otro tipo de vegetales que de manera natural no se hallaban en la zona, de forma de contar con suministros frescos luego de tan largos viajes. Existe el antecedente de la intención de este lobero británico de construir una habitación en la bahía de San Gregorio y traer consigo a otras personas para instalarse allí, proyecto que expuso a la “reina María” (Fitz-Roy, 1839: 169), mujer que las oficiaba de jefa o cacica de una de las principales parcialidades aónikenk de aquella época, según da cuenta Coan en su relato y por las informaciones entregadas por los hidrógrafos británicos King y Fitz-Roy.

Más adelante los misioneros agregan que “el nombre del capitán Low es respetado por todos y muchos exhiben lo que él les ha regalado” (Coan, 2006 [1880]: 212). Señalan también que en enero de 1834 se encuentran con un joven desertor de la goleta norteamericana *TRANSPORT*, embarcación que a inicios de 1833 había naufragado al suroeste de la Tierra del Fuego, y cuya tripulación fue auxiliada por el *UNICORN* del capitán Low, quien finalmente los condujo hasta las islas Malvinas/Falkland, no sin antes, a petición del propio muchacho de nombre Nicholas Druery, detenerse en bahía San Gregorio para desembarcar y continuar su vida entre los aónikenk (Coan, 2006 [1880]:100). Cabe destacar que la versión del naufragio que proporciona el joven norteamericano Druery se confirma con la información que aporta Fitz-Roy cuando se encuentra con Low en las islas Malvinas/Falkland en marzo de 1833.

El archipiélago de las Malvinas/Falkland fue otro de los lugares que habitualmente recorría el capitán Low, a donde acudió con frecuencia desde 1822 hasta 1834, cuando abandonó estas islas para radicarse en la isla de Chiloé. Este grupo de islas del Atlántico sur eran la primera parada de los loberos luego de atravesar dicho océano, donde podían reabastecerse de

agua, vegetales y carne, este último recurso muy abundante no solo por la gran cantidad de aves presentes en las islas, sino también debido a la numerosa presencia de animales domésticos menores (caprinos y porcinos) y mayores (bovinos y equinos)⁴⁴.

Charles Darwin comentaba en marzo de 1834 las características de una especie endémica del archipiélago, el zorro-lobo malvinense (*Dusicyon australis*), y al particular refería que el capitán Low, persona inteligente y que estando largamente familiarizado con estas islas, sostenía que dichos cánidos presentaban diferencias en tamaño y color según se tratasen de los que habitaban West Falkland o East Falkland (Darwin, 1839: 250). Su conocimiento del área se aprecia también durante los casi cuatro meses que exploró las costas exteriores del sur y oeste del archipiélago, esta vez empleado como piloto a bordo de la goleta ADVENTURE (ex-UNICORN), lugares de los que conocía cada puerto y sus peligros (Fitz-Roy, 1839: 332).

Para una permanencia tan prolongada en el tiempo recorriendo las aguas, litorales y tierras interiores de las áreas que se han venido señalando, Low hubo de contar con el conocimiento aportado por la experiencia, lo que sin embargo no sería suficiente, ya que este singular personaje debió comprender tempranamente que para poder sobrevivir en estas latitudes era necesario establecer buenas relaciones con los nativos del lugar, de quienes mediante el trueque se podían obtener alimentos, guanaco y huevos, como también pieles y plumas. Estos intercambios materiales resultaron ser habituales entre loberos y aborígenes, tanto por necesidad como por conveniencia recíproca, aunque también se dieron intercambios simbólicos en los que el lobero escocés pudo conocer información de primera fuente respecto de las costumbres y conocimiento ancestral que de su territorio poseían los aborígenes con quienes interactuó.

De ahí que se comprenda el hecho de que gran parte de la información referida a los aborígenes que pudieron recoger los marinos británicos en la

⁴⁴ La abundante presencia de vacunos y caballos asilvestrados en el archipiélago tendría su origen en sucesivos eventos de dispersión. Habrían derivado de los animales introducidos a contar de la segunda mitad del siglo XVIII, tanto por franceses en 1763, y tras la restitución del asentamiento a España, hicieron lo propio colonos españoles con traslados sistemáticos y de mayor cuantía (Jiménez, Alioto y Villar, pp. 107-110).

antes aludida expedición llevada a cabo entre 1826 y 1834 fuera tomada de William Low, a tal punto que, según afirma Fitz-Roy, determinados pasajes de su relato fueron escritos directamente según el dictado del *sealer* británico (1839: 169).

En particular, entrega abundante información de parcialidades aónikenk (cazadores-recolectores terrestres), kawésqar y chono (cazadores-recolectores marinos), lo que es coherente si se consideran las singladuras de Low a lo largo de los años, que se concentraron en el estrecho de Magallanes y la costa occidental de Patagonia, hasta la latitud de la isla de Chiloé, lugares que constituían el hábitat desde tiempos pretéritos para dichas culturas.

En tal sentido, resulta notable el conocimiento que manifestó Low respecto de las distintas parcialidades aónikenk que habitaban a lo largo e interior de la costa nororiental del estrecho de Magallanes, en particular de un grupo aparentemente mestizo que vivía sometido a los aónikenk (patagones), quienes los denominaban despectivamente *zapallos*. A este respecto, “Mr. Low señalaba que la tribu de esta orilla del canal era mezclada, siendo en parte indios de a caballo y de canoa. Estaban completamente bajo el dominio del grupo de bahía Gregorio, la que nombraba a sus jefes. El hijo de María, llamado ‘Capitán Chico’, era su jefe hasta la llegada del ‘Capitán Chups’” (Fitz-Roy, 1839: 170).

En la cita precedente se hace referencia a un encuentro a inicios de 1833 en la costa del canal Fitz-Roy⁴⁵, cuando la goleta UNICORN aún pertenecía al capitán Low, lugar donde arribó un grupo de aónikenk y el aludido grupo mestizo, parte de cuyos integrantes eran vendidos como esclavos a los primeros, información que el lobero obtuvo de boca de la ya aludida cacica María:

“No obstante, una parte de estas relaciones amistosas consiste en vender a sus hijos como esclavos a los patagones. El siguiente incidente llevó al descubrimiento de este comercio de esclavos: Mr. Low escuchó a María hablar de “zapallos”, y le consultó si podía conseguirle algunos y cuántos. Pensó

⁴⁵ El canal Fitz-Roy (52°45'S-71°25'O) se localiza al oeste de la península de Brunswick y une las aguas de los mares de Otway y Skyring.

que ella quería decir calabazas (que en español se llaman zapallos); María le contestó, “dos botes cargados”, y para mostrarle de qué, apuntó a un joven esclavo, recientemente comprado a los fueguinos” (Fitz-Roy, 1839: 171).

Dicha información entregada por Low es una de las primeras y escasas referencias de esta supuesta mezcla interétnica entre aónikenk y kawésqar, grupo que en años posteriores, tras la fundación del Fuerte Bulnes en 1843, sería mejor conocido como guaicurúes (Martinic, 1995: 89)⁴⁶.

A partir de este encuentro, Fitz-Roy menciona al pasar que a bordo del UNICORN se hallaba un joven patagón (aónikenk) que llevaba cuatro meses con el capitán Low y que lo había acompañado a Montevideo (1839: 170).



Figura 15. Grupos de aborígenes zapallos/guaicurúes hacia 1833 (Fitz-Roy, 1839: 167).

Tal información coincide con la antes aportada respecto del último viaje que este realizó hacia dicho puerto al mando del bergantín ADEONA, lugar donde la embarcación es dada de baja y en el mes de septiembre de 1832 adquiere

⁴⁶ Para más información de este grupo aborígen, ver Bascopé (2016) y Martinic (2007).

la goleta UNICORN. Como se verá más adelante, la presencia de aborígenes a bordo de una embarcación de Low no constituía un hecho aislado, y en este caso particular, el joven patagón debió ser reclutado como intérprete entre los indios de la costa nororiente del estrecho de Magallanes, ya que según relata Fitz-Roy, el muchacho le ayudó al lobero a comprarles pieles a un grupo de aborígenes kawésqar que se hallaban en la isla Isabel y más tarde, tras ser dejado junto a su familia en la bahía de San Gregorio, se dio al trabajo de recolectar pieles únicamente para *su amigo* el capitán Low (Fitz-Roy, 1839: 173).

En este último punto se deja entrever una modalidad de trato mercantil entre aborígenes y loberos, consistente en encargar a los primeros el acopio de pieles de lobos marinos, mientras los loberos efectuaban sus actividades de caza en otros lugares, tiempo después del cual regresaban a recoger las pieles recolectadas por los naturales y que les eran recompensadas por medio del trueque. Esta modalidad ha sido observada en expediciones loberas *yankees*, quienes, por ejemplo, además de trocar pieles, obtenían de los chono al sur de Chiloé papas y otros vegetales, y carne de guanaco de los aónikenk en el estrecho de Magallanes⁴⁷.

En efecto, a bordo del ADEONA estuvieron 18 y 14 meses, respectivamente, dos aborígenes chono, Bob y Niqueaccas, situación que podría haberle servido de fundamento a Darwin cuando realiza el comentario respecto del oficio lobero. El primero fue embarcado tras una disputa entre Low y los miembros de la parcialidad a la que pertenecía Bob, producto del hurto de algunas especies mientras se encontraban a bordo del bergantín. Tras esto, el muchacho de 10 años las ofició de práctico y fue llevado en uno de los viajes del lobero escocés hasta las islas Galápagos, donde, de acuerdo con Fitz-Roy, el muchacho hizo gala de su conocimiento de los canales patagónicos dibujando en la cubierta de la embarcación lo que parecía ser una carta de lo que el capitán Low supuso era el fiordo Eyre⁴⁸. Posteriormente, Bob fue dejado en la bahía de San Gregorio junto a un grupo de aónikenk, quienes lo habrían recibido como si fuera un hijo de Mr. Low, a pesar de que

⁴⁷ Ejemplo, los ya citados *logbooks* del BETSEY (Log 7a) y ATHENIAN (Log 4). Ver en Capítulo IV.

⁴⁸ El fiordo Eyre (49°20'S-74°00'O) se ubica al oeste de la isla Wellington (49°00'S-74°45'O).

en el pasado jamás había estado al sur del estrecho de Magallanes. Niqueaccas fue embarcado en calidad de práctico en las cercanías del cabo Victoria⁴⁹ y demostró ser un avezado conocedor de las costas desde el estrecho de Magallanes hasta el paralelo 47°, de modo tal que le proporcionó a Low la ubicación de los mejores puertos y loberías de la zona, para lo cual solamente le bastaba a Niqueaccas con ascender a un cerro y desde ahí indicar la posición del lugar más adecuado. Al igual que Bob, durante el tiempo que permaneció a bordo del barco lobero aprendió el idioma inglés (Fitz-Roy, 1839: 189, 192, 194, 221, 222).

Dada la escasez de datos que hablen de la religiosidad de los chono, se estima necesario incluir algunos testimonios que dan luces de la espiritualidad de este pueblo. Fitz-Roy, basado en gran parte en los datos del lobero escocés, incluye una referencia atinente a las ideas mítico-religiosas y a la cosmogonía de este pueblo canoero⁵⁰:

“La gente de esta tribu* no carece de ideas de un Ser Superior. Tienen gran fe en un espíritu bueno que ellos denominan Yerri Yuppon y lo consideran el autor de todo lo bueno; lo invocan en época de padecimientos y peligro. También creen en un espíritu maligno, llamado Yaccy-ma, de quien suponen es capaz de hacer todo tipo de maldades, causando mal tiempo, hambre, enfermedades, etc.: lo imaginan como un inmenso hombre negro. La gente de esta tribu*, supone que toda la gente blanca proviene originalmente de la luna; los llaman “cubba”; a menudo hacen uso de una expresión con referencia a aquellos que significa “hombres blancos de la luna” (*chono)” (Fitz-Roy, 1839: 190-191)⁵¹.

En el mismo sentido, en párrafos anteriores se aludía a la permanencia de William Low entre una parcialidad de los chono, donde pudo presenciar

⁴⁹ El cabo Victoria (52°17'S-74°56'O) se localiza en la boca occidental del estrecho de Magallanes.

⁵⁰ En el Apéndice del Tomo II de la publicación editada por Fitz-Roy y publicada en 1839 (Fitz-Roy, 1839b: 142) se incluye un breve capítulo con un vocabulario de palabras kawésqar, yagán, aónikenk y chono. Respecto de estos últimos únicamente incluye tres vocablos, que corresponden a los nombres de las deidades aludidas en la cita.

⁵¹ En el original, * está asociado a nota al pie de página que consigna la denominación chono.

una ceremonia para agradecer que lograron conseguir alimentos tras un período prolongado de escasez, como también observar una caverna con restos humanos. Este ritual se realizaba entre todos los miembros de la tribu, quienes se disponían alrededor de una fogata esperando bajo un absoluto orden que el más anciano les entregase a cada uno su porción respectiva, lo que iba acompañado de una suerte de oración que el anciano reiteraba rápidamente mirando hacia el cielo (Figura 16). Cuando cada miembro de la tribu tuvo en sus manos su porción, procedieron a tocar el alimento, en este caso un lobo marino, del cual Low igualmente recibió una porción, según le refirió al marino británico.

En cuanto al sitio funerario hallado por Low al interior de una pequeña caverna, dice que su interior estaba repleto de osamentas humanas y pudo ver el cuerpo de un niño que estaba en estado de descomposición. Los cuerpos se encontraban dispuestos en tumbas poco profundas alrededor de la caverna y estaban cubiertos por hojas y ramas (Fitz-Roy, 1839: 190-191).

Diferenciando el carácter de los chono con respecto al de los kawésqar, Low proporciona el siguiente relato:

“Un día, varias de estas personas [grupo chono] habían ido a bordo del Adeona con algunas hachas viejas y pedazos de hierro, las que deseaban afilar en la piedra —favor que se les realizaba a menudo—; pero debido a algo que había andado mal en la embarcación, y que había alterado el ánimo de Mr. Low, este rechazó que se quedasen a bordo. Se marcharon tranquilamente, pero dejaron sus hachas, etc.; y mientras regresaban se reunieron con el segundo oficial del barco, quien les preguntó si habían podido afilar; respondieron negativamente, y dieron a entender al segundo oficial que la cara del capitán estaba muy larga, pero regresarían en tanto se le vuelva a acortar. Esto ocurrió antes de que Niqueaccas y el niño fueran tomados a bordo del Adeona. Mr. Low me recalcó que la conducta de estos indios en ocasión de su duro rechazo a cumplir con su ligera petición, era bastante diferente de la que se hubiese observado en los fueguinos en similares circunstancias: estos se habrían enojado, y con toda probabilidad habrían respondido a su mal humor [de Low] con su propia demostración, expresado en una lluvia de piedras” (Fitz-Roy, 1839: 196).



Figura 16. Representación del ceremonial que hubo de presenciar William Low junto a un grupo de aborígenes chono. (Dibujo de María Paz Pacheco. Propiedad del autor. Prohibida su reproducción).

Tanto el fiordo Eyre como el cabo Victoria son accidentes geográficos situados en el territorio que históricamente formó parte del hábitat de los kawésqar, por lo que no deja de llamar la atención que aborígenes chono hayan

incursionando tan al sur de su territorio histórico. Siguiendo a Cárdenas *et al.*, el territorio chono abarcaba desde el norte del estuario de Reloncaví y canal de Chacao, hasta el golfo de Penas por el sur, sin embargo, con la llegada de los europeos dicha área se hubo de modificar, sobre todo tras la presencia y actividad misional de los jesuitas a contar del siglo xvii, quienes trasladaron a gran cantidad de contingente chono a la isla de Caylin (en Chiloé). Un grupo de chono pudo escapar refugiándose más al sur hasta el archipiélago Wellington, lugar ocupado por la etnia kawésqar (1991: 99)⁵². Ello explicaría la presencia de chonos más al sur del golfo de Penas, situación que ya suponía en su momento Fitz-Roy al comentar que estos, producto de su esporádico trato con los españoles al sur de Chiloé, eran de mejor trato que sus vecinos kawésqar, y que tras la conquista española muchos de ellos se encontraban al sur del cabo Tres Montes (Fitz-Roy, 1839: 142). Y, si cabe alguna duda, el oficial del Almirantazgo proporciona una serie de descripciones físicas de estos aborígenes canoeros y de sus embarcaciones, las dalcas, las cuales reafirman la filiación etnográfica que se viene señalando.

Estas informaciones, en complemento con las entregadas por Low, son una valiosa fuente de referencias respecto del pueblo chono, aborígenes canoeros cuya población se vio diezmada tempranamente tras el contacto con foráneos, y ya para fines del siglo xviii se encontraban prácticamente extintos.

La información aportada por Low a los hidrógrafos británicos denota una prolongada presencia en el distrito patagónico, donde la interacción con los aborígenes no solo se llevó en términos amistosos, sino que también en ocasiones se manifestó en situaciones conflictivas, como se aprecia en el embarque del niño chono Bob a bordo del ADEONA o cuando un holandés de la tripulación de Low fue laceado desde un bote por los aónikenk y obligado a permanecer en la costa. En esta misma línea, Philip P. King menciona una suerte de carta o memorándum dejada

⁵² Complementariamente, hacia fines del siglo xix Thomas Bridges daba cuenta de la presencia de aborígenes chono cerca de la isla Wellington (Bridges, 2000: 127, citado en Álvarez, 2002: 81).

por el capitán William Low a la jefa aónikenk María, donde informaba a todos quienes navegasen por el estrecho de Magallanes de la amistosa disposición de los aborígenes, la necesidad de tratarlos bien y no engañarlos, debido a que por un lado tenían muy buena memoria, y, por otro, podrían ofenderse seriamente (King, 1839: 114). Esta carta, más que propender a la protección de los nativos, da cuenta de un interés manifiesto en que los demás loberos u otros navegantes que se detuviesen en el estrecho magallánico no actuaran en la dirección contraria y de ese modo interfirieran en el provechoso intercambio desarrollado entre los aborígenes y loberos.

En la Tabla 3 se esquematizan cada una de las instancias de interacción entre el lobero escocés y los aborígenes australes que ha sido posible detectar a partir del análisis de las fuentes compulsadas, las que serán analizadas en el siguiente capítulo, en conjunto con los contactos acaecidos entre aquellos y los loberos norteamericanos.

ÚLTIMOS AÑOS DE LOW EN CHILE

Hasta aquí se han entregado antecedentes atinentes a la caza de lobos marinos a partir de la trayectoria del lobero escocés William Low, procurando extrapolar su quehacer en el contexto global de una actividad económica que por su envergadura fue la primera en desarrollarse en el territorio magallánico y que, a la sazón, contribuiría a la incorporación en los circuitos mercantiles de vastos e inexplorados territorios.

En una vinculación con el contexto regional o local, la figura de Low se imbrica con la isla de Chiloé, cuando se radicó allí en 1834, dando paso, algunos años después, al inicio de su estirpe en suelo chileno, de tan frecuente presencia en territorio chiloense y magallánico; igualmente, adquirió notoriedad cuando en 1842 comenzaron los preparativos para organizar una expedición desde aquella isla, con el objetivo de tomar posesión a nombre de la República de Chile del estrecho de Magallanes y territorios adyacentes, momento en el cual se pensó en su persona.

TABLA 3. INTERACCIÓN ENTRE LOS ABORÍGENES AUSTRALES Y WILLIAM LOW, 1822-1833*

AÑO	NAVÍO	CAPTÁN	LUGAR	GRUPO ABORÍGENE	TIPO DE INTERACCIÓN	NATURALEZA DE LOS INTERCAMBIOS
1822-1832	UXBRIDGE ADEONA DART	William Low	Estrecho de Magallanes (Isla Madre de Dios)	Chono	Cooperación	<i>Intercambio material:</i> Suministro mutuo de provisiones, papas, carne de lobo marino; entrega de hachas y metales a los aborígenes. <i>Intercambios simbólicos:</i> Low presencia ceremonial chono; incursión cinegética con aborígenes; traspaso de conocimiento de artefactos tecnológicos (piedra de afilar, hachas, etc.).
1826-1828	UXBRIDGE	William Low	Estrecho de Magallanes	Aónikenk	Cooperación / Conflicto	<i>Intercambio simbólico:</i> Convivencia con parcialidad aónikenk, entrega carta de supuesta protección contra extraños de parte de Low; retención temporal marinero holandés por parte de los aónikenk; Low entrega vestido a mujer aborígen.
1828 (marzo)	UXBRIDGE	William Low	Canal Magdalena	Kawésqar	Conflicto	<i>Intercambio simbólico:</i> Ante la negativa de abandonar la cubierta del cáter, se produce un amago de refriego. Al otro día los aborígenes retornan en buenos términos.
1828 (abril)	ADEONA	Andrew Low	Estrecho de Magallanes (puerto Bougainville)	Kawésqar	-	<i>Encuentro fúgar:</i> Intento de acercamiento por parte de los aborígenes, quienes son rechazados por el capitán Andrew Low.
1830-1832	ADEONA	William Low	Estrecho de Magallanes - Océano Atlántico	Chono	Cooperación / Conflicto	<i>Intercambio simbólico:</i> Producto del hurto de herramientas, niño chono Bob es retenido. Finalmente permanece 18 meses a bordo, aprende inglés, visita Montevideo, islas Galápagos; William Low presencia rastros de ceremonial bélico.
1830-1832	ADEONA	William Low	Cabo Victoria (boca occidental estrecho de Magallanes)	Chono	Cooperación	<i>Intercambio simbólico:</i> convivencia durante 14 meses de parte del aborígen chono Niqueaccas, en calidad de práctico. Aprende inglés.
1832-1833	UNICORN	William Low	Isla Isabel (estrecho de Magallanes)	Kawésqar	Cooperación	<i>Intercambio material:</i> Obtención de pieles desde los aborígenes.
1833 (enero-febrero)	UNICORN	William Low	Canal Fitz-Roy (interior canales patagónicos)	Aónikenk / Zapallós o gñatcurúes	Cooperación	<i>Intercambio simbólico:</i> Información de carácter etnográfico.

*Se incluye una situación que involucra al hermano de W. Low. Fuente: Elaboración propia a partir de King (1839), Fitz-Roy (1839) y Darwin (1839).

Más atrás se mencionó la venta que hubo de realizar Low de su goleta UNICORN en marzo de 1833. Tras esto, decide quedarse en Port Louis (isla Soledad/East Falkland), donde se alojó en casa de un viejo amigo y colega, el lobero escocés Matthew Brisbane⁵³, de largo recorrido por los mares australes.

Entre marzo y agosto de 1833, Low siguió dedicándose a la caza de lobos marinos, pero esta vez con un bote ballenero y una pequeña tripulación de cuatro hombres. Justamente, el 23 de agosto de 1833, Low se dirigió a puerto Johnson (al noreste de Port Louis, a orillas del fiordo Berkeley) en procura de otáridos, decisión que resultó ser providencial, ya que momentos después se produciría el asesinato de Matthew Brisbane y cuatro personas más, y de acuerdo con el relato de Helsby⁵⁴, Low estaba entre los objetivos de los asesinos. Tras informarse de los hechos, Low se retiró a los islotes Kidney, situados a la entrada del fiordo Berkeley, lugar donde permaneció hasta el 6 de febrero de 1834, cuando se encontró con el teniente Wickham, a cargo de la ADVENTURE (ex-UNICORN). A contar de la fecha señalada y hasta fines de mayo, Low las ofició de práctico a bordo de su otrora embarcación lobera, y en tales circunstancias procedieron a realizar levantamientos hidrográficos en las costas exteriores del sur y oeste de las islas Malvinas/Falkland. A contar del 23 de mayo siguieron su tarea exploratoria en las costas del estrecho de Magallanes, para finalmente anclar en la bahía de San Juan a inicios de junio.

⁵³ Matthew Brisbane fue un lobero escocés que en 1822 acompañó al explorador antártico y lobero británico James Weddell. Posteriormente, en las expediciones loberas, Brisbane naufragó en tres oportunidades, la primera en las costas del canal Cockburn (1826) y la tercera en la costa oriental de Tierra del Fuego (1830). Se radicó en las islas Malvinas/Falkland, donde trabajó para Luis Vernet, un comerciante de origen alemán que recibió una concesión del gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata en 1823 para generar un establecimiento en las Malvinas/Falkland y luego, en 1829, se le otorgó autoridad política y militar sobre el archipiélago y la isla de los Estados. Brisbane fue asesinado en agosto de 1833 en su casa en Port Louis (Puerto Soledad) por un grupo de gauchos descontentos que trabajaban a su cargo.

⁵⁴ Gran parte de los pormenores de este luctuoso hecho fueron relatados por el inglés Thomas Helsby, quien se encontraba en el asentamiento al momento de los asesinatos (Helsby, 1968).

Desde aquel lugar zarparon con destino a la isla de Chiloé, el 9 de junio, arribando a punta Arenas⁵⁵, en las cercanías de San Carlos de Ancud, a fines del mismo mes. Tras abastecerse de víveres y realizar algunas mantenciones a las embarcaciones, ambas se dirigieron a Valparaíso⁵⁶. Low se quedó en Ancud, con la responsabilidad de llevar a cabo un viaje exploratorio en el archipiélago de los Chonos.

Para tal efecto, Fitz-Roy le asignó un bote ballenero, le proveyó de dinero, de una carta hidrográfica y algunos instrumentos náuticos. Low contrató una variopinta tripulación compuesta de seis individuos: un galés, dos chilotes, un chileno y dos isleños de las Sandwich (archipiélago de Hawái). A excepción del galés, los demás trataron de que la expedición terminase antes de tiempo, para lo cual se concertaron para acabar con las provisiones y de esta forma forzar el regreso. Sin embargo, y de acuerdo con Fitz-Roy: “Low está demasiado acostumbrado a las dificultades como para ser tan fácilmente desviado de su plan; prosiguió directamente al sur, obligándoles por catorce días a vivir en base a marisco y algas. Después de explorar gran parte del archipiélago de los Chonos, lo suficiente para facilitar materialmente nuestro levantamiento, regresó con su hambrienta tripulación a Caylin” (1839: 364).

En este caso Fitz-Roy complementa que el experimentado hombre de mar poseía gran determinación y arrojo, máxime si se trataba de lidiar con tripulaciones descontentas, como quedaría demostrado en otra oportunidad cuando Low dejó a dos portugueses en bahía Peckett⁵⁷, los que fueron hallados por la goleta auxiliar de la expedición comandada por Philip P. King en agosto de 1828, quienes se hallaban junto a una parcialidad aónikenk de la

⁵⁵ La punta Arenas (41°51'S-73°52'O) está situada al sureste de la península de Lacuy (41°48'S-74°00'O), frente a la bahía de Ancud.

⁵⁶ La BEAGLE y la ADVENTURE partieron a Valparaíso el 14 de julio de 1834 con el fin de dirigirse a Santiago para requerir la autorización del gobierno de Chile para seguir con el levantamiento de las costas de su jurisdicción. En su permanencia en Valparaíso, donde arribaron el 23 de julio, Fitz-Roy se enteró de que sus superiores desde Inglaterra habían desautorizado la compra de la antes UNICORN, ante lo cual debió desprenderse de aquella goleta, que había sido solventada con sus propios recursos. De acuerdo con el hidrógrafo británico, la embarcación fue vendida en £1400 (la había adquirido por £1300 a Low) y hacia 1838 se encontraba ocupada en el tráfico de las costas chilenas (Fitz-Roy, 1839: 440-441).

⁵⁷ Bahía Peckett (52°45'S-70°45'O) se localiza en la costa nororiental del estrecho de Magallanes.

jefa María (King, 1839: 183-184). El liderazgo era una cualidad fundamental que debían poseer los capitanes loberos, debido a que, por la naturaleza de la actividad, caracterizada por hacinamiento, falta de provisiones, precariedad, peligros y riesgos de motines, dicho atributo era requisito *sine qua non*, a lo que se debe agregar, como bien señala Jones, que a bordo de estas embarcaciones no regían las leyes de la disciplina naval (1981: 261). De ahí que sea altamente probable que el naturalista Charles Darwin haya tenido en mente estos antecedentes cuando iguala en características al gremio de los loberos, esclavistas y piratas.

La BEAGLE regresó a San Carlos de Ancud el 21 de noviembre de 1834 proveniente desde Valparaíso, oportunidad en la que Low le informó de su actividad exploratoria. Por lo tanto, antes de volver a reunirse con los hidrógrafos británicos, Low permaneció en la isla de Chiloé por cuatro meses, teniendo en cuenta que solo ocupó 14 días en llevar a cabo el recorrido encomendado, por lo que el resto del tiempo hubo de utilizarlo en establecer relaciones con gente de la isla, ya que, como se indicó más atrás, por lo menos desde 1826 se registra allí su presencia.

Valga mencionar que casi coetáneamente se encontraban en Chiloé otros tres británicos, John Williams y John Yates, en Ancud, en tanto que en Curaco de Vélez⁵⁸ se hallaba radicado Carlos Miller. Los dos últimos se dedicaban a la caza de lobos marinos, en tanto que Williams era funcionario de la Armada Nacional, donde ejercía como capitán de puerto de Ancud (Braun, 1968: 96, 119, 125). Estos tres hombres quedaron vinculados entre sí, ya que todos estuvieron en la cubierta de la goleta ANCUD en 1843, año en que se ejecutó la expedición de toma de posesión del estrecho magallánico.

Desde Ancud, Low se embarcó nuevamente en calidad de práctico, esta vez a bordo de la BEAGLE, con destino al archipiélago de los Chonos, lugar donde junto a otros seis hombres se dedicó a explorar el área norte de aquel grupo de islas, para finalmente reunirse el 7 de enero de 1835

⁵⁸ Localidad situada en la parte noroeste de la isla de Quinchao (42°25'S-73°35'O), separada de la isla de Chiloé por el canal de Dalcahue.

con los demás miembros de la expedición en puerto Low, en la isla Gran Guaiteca. Once días más tarde arribaron a punta Arenas, frente a Ancud, donde los hidrógrafos británicos permanecieron hasta el 5 de febrero, para dirigirse a Valdivia a continuar con el levantamiento de las costas chilenas.

Hasta aquí llega el trabajo de Low como piloto de la ya citada expedición, razón por la cual se deduce que a contar de aquella fecha se radicó definitivamente en Chiloé. Los antecedentes históricos hasta ahora conocidos traen a la palestra nuevamente la figura del lobero escocés en los momentos en que se comienza a materializar el proyecto ideado por Bernardo O'Higgins, referidos a la toma de posesión del estrecho de Magallanes. Precisamente, por recomendación de O'Higgins, quien, como es sabido, tras su abdicación se radicó en la hacienda de Montalván en Perú, llegó a oídos del presidente Manuel Bulnes y sus ministros la idea de llevar a cabo el proyecto de ocupación y colonización del estrecho de Magallanes, además del nombre de quien podría comandar aquella expedición, aspectos que son recogidos por el ministro del interior Ramón Luis Yrarrázaval en la siguiente comunicación fechada en 30 de septiembre de 1842:

“El Sr. Capitán Jeneral Don Bernardo O'Higgins, habiendo concebido y comunicado al Gobierno el grandioso proyecto del establecimiento de una colonia en el Estrecho de Magallanes y de vapores para remolcar los buques que vienen al Pacífico, ha indicado últimamente al Gobierno lo conveniente que sería colocar en la marina chilena al capitán Lowe, que sirvió en clase de piloto con el célebre marino Fitzroy, el cual posee conocimientos especiales de aquel Estrecho y de la Tierra del Fuego, y en concepto del Sor [sic] O'Higgins dicho capitán debe existir en el Archipiélago de Chiloé”⁵⁹.

La misión de organizar la expedición le fue encomendada a Domingo Espiñeira, quien fue nombrado intendente de Chiloé el 1 de abril de 1842.

⁵⁹ Archivo Nacional Histórico de Chile, Fondo Ministerio de Marina, Volumen 71, Informe Nro. 141 del Ministro del Interior, Ramón Luis Yrarrázaval, 30 de septiembre de 1842.

En una comunicación dirigida al ministro de Marina de la época (Manuel Montt), Espiñeira da cuenta del destino final de William Low:

“Un hombre había en esta provincia, natural de Inglaterra, que empleó un buen tercio de su vida en viajes continuos desde este puerto a la península de los tres montes y de allí, hasta el interior del estrecho de Magallanes con el interés de la pesquería de lobos de dos pelos, gatos marinos y nutrias; pero por desgracia este hombre de quien se podía haber sacado los informes más precisos en este particular, murió en septiembre del año anterior. Se llamaba Guillermo Low y el crédito que llegó a adquirir de perito en el conocimiento de toda esta costa hasta el cabo de Hornos sirvió para que el capitán Dn Robert Fitzroy de la marina de S.M.B. le escogiese de piloto práctico para su viaje científico de exploración: con dicho carácter acompañó Low al Sr Fitzroy en sus trabajos por las costas del sud de Chile y según estoy enterado hace de él una mención honrosa en la obra que no ha mucho ha publicado”⁶⁰.

No existen antecedentes que permitan conocer las circunstancias ni el lugar donde acaeció el deceso de William Low, salvo la escueta mención sin respaldo documental de Braun, quien refiere que el lobero yace “bajo el túmulo y la cruz de algún cementerio local” (1968: 84).

Conocido es que el proyecto de ocupación se concretó el 21 de septiembre de 1843, cuando la goleta ANCUUD, capitaneada por el marino inglés John Williams, tocó en las costas del paso interoceánico en la punta Santa Ana, y procedieron a tomar posesión a nombre de la República de Chile del estrecho de Magallanes y territorios adyacentes. En este periplo participaron otros dos loberos británicos, John Yates⁶¹, quien participó del viaje el 5 de julio con el fin de guiar a la goleta en el tramo que va desde puerto Americano

⁶⁰ Archivo Nacional Histórico de Chile, Fondo Ministerio de Marina, Volumen 70, Informe Nro. 82 del Intendente de Chiloé, Domingo Espiñeira, al Ministro de Guerra Manuel Montt, 9 de mayo de 1842.

⁶¹ Para más información de John Yates, ver Montiel (2008).

a la isla de las Cabras⁶², y Carlos Miller, que se incorporó a la tripulación a los días de iniciada la travesía, en mayo de 1843.

En relación a este último, John Williams informó que al llegar a la localidad de Curaco de Vélez encontró “un segundo Low, un hombre que ha pasado tres inviernos y veranos en los Estrechos, hombre formal y de inteligencia: he tenido a bien engancharlo en la plaza de marinero primero, dándole como a los otros una parte en la pesca que se haga en los ratos libre de ocupación”⁶³. Complementariamente, damos cuenta de un registro proveniente del rol de la tripulación de la goleta lobera norteamericana ENTERPRISE, y que sumado a la información que de John Yates señalamos más adelante, permiten comprender en alguna medida la dinámica de la llegada y posterior radicación de algunos extranejeros en el archipiélago chilote. El navío zarpó desde Stonington con destino a los mares australes, en agosto de 1842, donde se consigna que entre sus tripulantes un individuo llamado Charles Miller, inglés y con residencia en Chile. Coincidentemente, la ENTERPRISE, junto a la goleta BETSEY —a la que nos referimos más adelante—, fueron encontradas en el trayecto de ida por los participantes de la expedición de la goleta ANCIUD —en junio de 1843, en puerto Americano—, de modo que, en caso de tratarse de la misma persona, Miller tuvo la oportunidad de reunirse con viejos compañeros de singladuras. Samuel Miller Novoa, tataranieta de aquel, aporta sugerente información que vendría a ratificar que estaríamos hablando del mismo marinero que estuvo a bordo de la ENTERPRISE y luego en la goleta ANCIUD: “Él fue un marino de origen irlandés, que se radicó en Curaco de Vélez, donde los barcos llegaban a abastecerse de alimentos y pertrechos. Iba en un barco ballenero y se quedaron 5-6 marinos en Curaco de Vélez”⁶⁴.

A continuación, se entregan antecedentes desconocidos que contribuyen a dar luces respecto del período comprendido entre 1835 y 1841, que van

⁶² De acuerdo con John Williams (Anrique, 1901: 21), la isla de las Cabras corresponde a la isla Inchémó (42°25'S-73°35'O), las más austral del grupo de los Chonos. En tanto, puerto Americano (45°02'S-73°45'O) corresponde a una bahía situada en el extremo suroeste de la isla Tangbac, en el canal Moraleda.

⁶³ Archivo Nacional Histórico de Chile, Fondo Ministerio del Interior, Volumen 197, Informe Nro. 206, f 125, Informe del capitán John Williams al Intendente de Chiloé Domingo Espiñeira, 5 de junio de 1843.

⁶⁴ *La Prensa Austral*, 9 de septiembre de 2018, Recuperado de <https://bit.ly/2VF7LOG>

desde cuando William Low dejó de prestar servicios a bordo de la BEAGLE, hasta su muerte. Hemos dado con la información casi por casualidad, en el contexto de la revisión de *logbooks* de embarcaciones estadounidenses en la G. W. Blunt White Library⁶⁵, donde se tuvo acceso, entre otros, a la bitácora del *schooner* (goleta) BETSEY. Al mando del capitán William Noyes, entre 1836-1838 llevó a cabo una expedición de caza de lobos marinos y nutrias, saliendo del puerto norteamericano de New London con destino a la Patagonia. Una vez que arribaron a las costas de Chile, a inicios de noviembre de 1836, realizaron un periplo que abarcó desde la isla San Ambrosio por el norte, tornando al sur hacia los intrincados canales del archipiélago occidental patagónico, hasta la costa oriental de Patagonia, en abril de 1838, cuando finalizaron sus actividades cinegéticas.

Desde febrero de 1837 hasta marzo de 1838 los loberos norteamericanos realizaron un intensivo recorrido cinegético que abarcó desde la isla Huafo⁶⁶ hasta el golfo de Penas. El 5 de octubre de 1837 la bitácora de la goleta BETSEY registra que cuando se aprestaban a fondear en la isla de las Cabras (*Goat island*, anota la bitácora) se encontraron con el capitán Low con una pequeña goleta proveniente desde San Carlos⁶⁷. Tres días más tarde, en las cercanías de aquella isla, los loberos *yankees* vieron a cinco infortunados náufragos que decían ser sus compatriotas, uno de los cuales tomó pasaje a San Carlos en la pequeña goleta del capitán Low. Otro encuentro con el lobero británico se produjo el 31 de octubre, presumiblemente en la isla Gran Guaiteca. La última mención de Low que contiene la bitácora refiere que este realizó una visita a la cubierta de la BETSEY el 23 de enero de 1838.

Los antecedentes extraídos desde la citada bitácora, en conjunto con la información que en su momento recabó Espiñeira, confirman que Low efectivamente siguió dedicándose a la misma actividad que por años desarrolló en las Malvinas/Falkland y Patagonia, solo que a partir de 1835 cazará mamíferos marinos teniendo como base algún lugar de la isla de Chiloé, probablemente

⁶⁵ Biblioteca del Mystic Seaport Museum de la localidad de Mystic, Connecticut.

⁶⁶ La isla Huafo (43°37'S-74°40'O) se localiza al extremo suroeste de la isla de Chiloé.

⁶⁷ Logbook of the Betsey (Log 6), G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.

Quellón o alguna de las islas cercanas, tales como Cailín, Laitec o Coldita⁶⁸, lugares donde hoy en día el apellido Low se encuentra plenamente vigente.

En consonancia con lo anterior, el registro de matrimonios de la Parroquia de Castro del mes de julio de 1835 consigna lo siguiente: “En veinte y cinco del corriente mes, previas las diligencias de estilo, casé a Don Guillermo Low, soltero, natural de Londres, legítimo de Guillermo y María Pactu, con Rosa Aguilar, soltera, natural de Yutuy, legítima de Víctor y Mercedes Barrientos”⁶⁹.

El citado registro corresponde al matrimonio de William (Guillermo) Low con una mujer chilota de una pequeña localidad situada en la península de Rilán, frente a la ciudad de Castro, enlace que se llevó a cabo luego de poco más de cinco meses de su radicación en Chiloé, inicialmente en Ancud. Dos años más tarde, el libro de matrimonios de la Parroquia de Queilen⁷⁰ consigna que en 1857 Guillermo Low Aguilar (nacido en 1837 en Quellón) se casa con Rosa Garay Vera (nacida en 1838 en Quellón), información que indicaría que Guillermo Low Aguilar es el primer hijo que se conoce del lobero escocés en tierras chilotas. El mismo registro da cuenta de que Low Aguilar y su esposa tuvieron cinco hijos y dos hijas, los que en definitiva serán la base de la descendencia del lobero escocés en la isla de Chiloé, apellido que con el paso del tiempo y flujos migratorios de por medio cruzará los canales patagónicos para extenderse por las ciudades de Punta Arenas y Puerto Natales.

Los antecedentes compulsados permiten realizar algo más que un barrunto respecto del quehacer de William Low a partir de su establecimiento definitivo en Chiloé. Se consignó que la última expedición que emprendió a bordo de la goleta UNICORN fue un fracaso comercial, al punto que tras este crucero lobero debió desprenderse de aquella goleta para posteriormente trabajar por un tiempo a bordo de un bote ballenero, y, tras zafar de una muerte segura, emplearse como práctico en la expedición hidrográfica en

⁶⁸ Quellón (43°07'S-73°08'O) se localiza en el extremo sureste de la isla de Chiloé. Las islas Coldita (43°13'S-73°42'O), Laitec (43°13'S-73°37'O) y Cailín (43°10'S-73°35'O) se hallan sitas al sur de la ciudad de Quellón.

⁶⁹ Libro de Matrimonios Parroquia de Castro, Nro. 9, p. 65. Archivo Seminario Pontificio Mayor de Santiago de Chile.

⁷⁰ Se agradece al arqueólogo Christian Díaz Caballero por haber proporcionado el acceso a esta información, habida en Libro de Matrimonios de la Parroquia de Queilen.

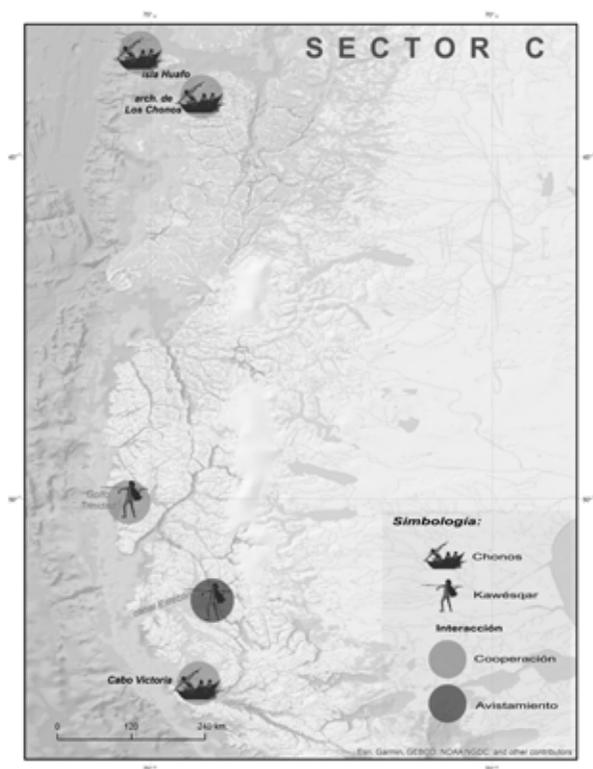
la que participó el célebre naturalista Charles Darwin. Tras esto, por razones que desconocemos, Low decidió radicarse en Chiloé, aun cuando, como señalaba Fitz-Roy, contaba con la posibilidad de volver a Escocia, donde su padre era un respetable agente inmobiliario.

Ya en Chiloé, en un principio en la ciudad de Ancud, seguramente con la parte del dinero que le tocó de la venta de la UNICORN, adquirió una embarcación que distaba de ser como aquellas con las que por años recorrió las latitudes australes de los océanos Atlántico y Pacífico, ya que, como se lee entre líneas en la bitácora del *schooner* BETSEY, el capitán Low poseía una “pequeña goleta”, comentario realizado en tres de los cuatro encuentros llevados a cabo con aquel, por lo que es dable suponer que aquella embarcación no era más que un cúter o lancha adaptada para la caza de mamíferos marinos. Téngase en cuenta las dificultades que enfrentaron quienes debieron organizar la expedición de la goleta ANCIUD, dado que la referida goleta se construyó especialmente para tal efecto en un improvisado astillero del puerto homónimo, dada la inexistencia de embarcaciones que tuvieran las características para enfrentar tal viaje. En tal sentido, Low debió conformarse con una *pequeña goleta*, como apuntó repetidamente Stephen Perkins, encargado de llevar la bitácora. Ante tal escenario, William Low decidió establecerse en Chiloé para seguir dedicándose al oficio que por tantos años desempeñó, claro que en condiciones materiales más precarias de las que habitualmente caracterizaron esta actividad.

La figura de Low ejemplifica las principales características y circunstancias de quienes se dedicaron a la caza de pinnípedos durante la primera mitad del siglo XIX. Según refiere Jones (1981: 260-261), aquellos estaban en el escalafón inferior de la jerarquía marinera, incluso por debajo de los que se dedicaron a la caza de ballenas, industria que, por lo demás, era mucho más lucrativa. Esta actividad era llevada a cabo fundamentalmente por pequeños propietarios, en medio de un ambiente extremadamente competitivo, dada la cantidad de embarcaciones loberas que se consignan en los registros históricos, sin contar aquellas que no figuran en las fuentes, donde solo quienes inauguraron la actividad hacia fines del siglo XVIII e inicios del XIX tuvieron la posibilidad de hacer fortuna en una temporada. En los años siguientes, los cruceros se hicieron cada vez más largos en recorrido y tiempo producto de

la caza indiscriminada. Además, siempre estuvieron sujetos a los vaivenes de los precios y a las inclemencias propias de los escenarios geográficos de sus incursiones cinegéticas, de modo tal que solo unos pocos tuvieron la fortuna de llegar a acumular algún capital, en tanto que la generalidad de estos intrépidos marineros difícilmente recuperó el capital invertido debido a los constantes naufragios que les generaban pérdidas totales y/o parciales.

MAPA 8: SITIOS INTERACCIÓN ABORÍGENES/LOBEROS. ARCHIPIÉLAGO PATAGÓNICO



Es en este grupo de loberos que engarza Low, quien seguramente pasó sus últimos días modestamente, radicado en algún lugar del archipiélago chilense, donde decidió echar raíces contrayendo matrimonio con una mujer

de la zona. En circunstancias que se desconocen, falleció en septiembre de 1841, tal vez al igual que su hermano Andrew Low, en el contexto de alguna expedición lobera.

Por aproximadamente 30 años, según se desprende del comentario de Fitz-Roy, el lobero escocés William Low no solamente se ocupó de obtener pieles para su posterior comercialización, sino que en el transcurso de estos menesteres fue acumulando un gran acervo de conocimientos del medio geográfico y humano del extremo sur americano, e incluso de lugares tan alejados en el océano Pacífico como las islas Galápagos, que le granjearon a este hombre de mar una fama que trascendió su propio oficio, lo que le permitió dedicarse a práctico de embarcaciones mercantes que buscaban singlar a través del estrecho de Magallanes, y de piloto e informante de la expedición hidrográfica británica que se ocupó de relevar las costas sudamericanas entre 1826 y 1834.

Particularmente relevantes son las observaciones y comentarios que se desprenden del relato de los hidrógrafos británicos Philip P. King y Robert Fitz-Roy en relación con los aborígenes de la Patagonia, ya que parte importante de dichos informes se basó en los testimonios de William Low, quien demostró una particular interacción con aborígenes chono y los aónikenk, de quienes pudo conocer de primera fuente testimonios respecto de las costumbres y conocimiento ancestral que de su territorio poseían los habitantes primigenios de Patagonia.

Tal contacto revela una habitual convivencia mayoritariamente pacífica entre el lobero Low y los aborígenes, reflejada en una serie de intercambios materiales y simbólicos mediados tanto por la natural necesidad de supervivencia de ambas partes como por una conveniencia recíproca, sin soslayar la existencia de situaciones de conflicto, en particular con los aborígenes canoeros. Este último punto coincide con lo señalado por Martinic en cuanto a que a los tratos entre foráneos y aborígenes selk'nam, kawésqar y yagán “estuvieron signados más por la violencia agresiva que por el trato pacífico”, en contraposición al “trato abrumadoramente pacífico” observado con respecto a los aónikenk (2013: 7 y 13).

CAPÍTULO IV

INTERACCIÓN ENTRE LOBEROS NORTEAMERICANOS Y ABORÍGENES AUSTRALES

Al contrario del abordaje que se realizó en el caso del lobero británico William Low, en el de los loberos *yankees* se tuvo acceso a más antecedentes de primera mano, consistentes en documentos inéditos (*logbooks* o bitácoras de embarcaciones loberas) y fuentes impresas (diarios o narraciones de viajes).

A pesar de la mayor disponibilidad de fuentes directas, ello no necesariamente significa que haya más información respecto de los pormenores de los territorios visitados, máxime si se considera que los datos contenidos en *logbooks*, más que destinados a registrar datos detallados del acontecer diario a bordo, fueron concebidos para consignar antecedentes de carácter técnico.

En primer término, se analizará el viaje del NEPTUNE y de la ONICO, de particular relevancia porque son los primeros registros históricos que dan cuenta de la interacción entre aborígenes patagónicos y cazadores de lobos marinos, y porque, además, formaron parte de una fase de la actividad extractiva (1780-1812) sobre la cual los reportes son escasos. Si bien es cierto que las islas Malvinas/Falkland, de los Estados y Patagonia oriental formaban parte de los circuitos, el principal foco de atención fueron las islas Georgia del Sur, en el océano Atlántico meridional, y la isla de Masafuera, en el océano Pacífico. De hecho, las bitácoras y narraciones de viaje de este período abundan respecto de las actividades desarrolladas en torno a la isla de Masafuera, siendo los más conocidos y accesibles los relatos de Amasa Delano y Edmund Fanning.

Seguidamente se revisará una serie de ocho viajes durante la segunda gran oleada de loberos. Como se señaló en páginas anteriores, una parte importante de estos se concentró en el área del estrecho de Magallanes, Tierra del Fuego, islas Malvinas/Falkland y de los Estados.

EL VIAJE DEL NEPTUNE A LO LARGO DE LA COSTA ATLÁNTICA PATAGÓNICA

Anteriormente se aludió al viaje del NEPTUNE, capitaneado por Daniel Green. El navío zarpó desde el puerto de New Haven (Connecticut) en noviembre de 1796, con destino al archipiélago de Juan Fernández. Entre los financistas de la expedición figuraba el mercante Ebenezer Townsend.

Thomas Trowbridge, autor de *Ancient Maritime Interest of New Haven*, recoge algunas referencias en torno a este hombre de negocios: “Durante muchos años fue el comerciante más exitoso de la ciudad. Sus barcos fueron los más grandes, sus cargas las más valiosas, y por muchos años en los que estuvo involucrado como propietario de embarcaciones, fue conocido como ‘el hombre afortunado’” (1881: 71).

En 1796, Townsend equipó una embarcación de 350 toneladas provista con 20 cañones, cuya construcción se materializó en un astillero del puerto de New Haven. Como era la costumbre, con el fin de velar por sus intereses comerciales, embarcó como sobrecargo a su hijo Ebenezer Townsend Jr.

El resultado final de la expedición fue extremadamente provechoso, ya que lograron cargar 50.000 pieles, la mayoría obtenidas en la isla de Masafuera y vendidas en Cantón en 1798. El propietario obtuvo una ganancia de US\$100.000, el sobrecargo de US\$50.000, y US\$70.000 fueron repartidos entre el capitán y los demás miembros de la tripulación, los que en promedio recibieron US\$1.200 cada uno.

Los detalles de esta expedición provienen del diario de viaje que llevó Ebenezer Townsend Jr., quien, en una de las cartas dirigidas a su hermano, le comenta lo siguiente:

1 de enero, 1797:

“Es mi intención escribirle cada mes sobre los principales acontecimientos acaecidos durante el viaje que he emprendido a bordo del NEPTUNE, capitán Daniel Green, en un viaje de pesca de lobos marinos al océano Pacífico y a China; esto lo puedo hacer muy convenientemente, a través de una recapitulación en mi registro diario, donde puedo registrar tan interesantes acontecimientos, y le ahorraría el problema de llevar

un minucioso y árido diario, en el cual no podrías esperar encontrarte con mayores incidentes, más allá de mi obligación particular de anotar el rumbo del barco” (Townsend, 1888: 4)⁷¹.

Gracias a la consideración e inquietud manifestada por Townsend de registrar detalles que fueran más allá de los que tradicionalmente se apuntaban en los *logbooks*, se conocen interesantes aspectos de la expedición, particularmente cómo ocurrió el primer contacto registrado entre loberos anglosajones y aborígenes australes, en este caso, un grupo de indios aónikenk (patagones).

El navío zarpó desde New Haven a fines de 1796, y a inicios del año siguiente se encontraba en las islas de Cabo Verde, donde, tras conseguir la sal necesaria para el posterior curado de las pieles, se dirigieron hacia las islas Malvinas/Falkland, lugar que utilizaron como base de operaciones hasta su zarpe definitivo en marzo de 1798 hacia las islas de Masafuera, San Félix y San Ambrosio, frente a las costas de Chile.

Mientras permanecían en el archipiélago malvinense, parte de la tripulación, incluyendo al capitán Green y Townsend Jr., se dirigieron a la costa oriental patagónica, de la cual exploraron desde la latitud de puerto San Julián (49°20'S-67°45'O) hasta Puerto Deseado (47°45'S-65°55'O) con el fin de determinar si había lobos marinos. En este último lugar dieron con cientos de otáridos, aunque únicamente encontraron lobos de un pelo (*hair-seals*), lo que no impidió que embarcaran más de 2.000 cueros de esta especie.

Townsend se refiere a los problemas que tuvieron con la guarnición de españoles que resguardaba el asentamiento de Puerto Deseado, lugar donde, a contar de 1790 y por disposición del Imperio español, se construyeron las instalaciones de la Real Compañía Marítima de Pesca, proyecto dedicado al

⁷¹“It is my intention to write you every month the principal occurrences during the voyage which I have undertaken in the ship *Neptune*, Capt Daniel Greene, on a sealing voyage into the Pacific Ocean and to China; this I can do very conveniently by a recapitulation from my daily journal of such events as are in any way interesting, and would save you the trouble of searching a dry sea journal in which you would not look in expectation of many incidents, in that I shall be particular as to the run of the ship”.

aprovechamiento de cetáceos, pinnípedos y a la pesca de altura en general, además de asentar la soberanía española en las costas patagónicas (Fernández y Martínez, 1991; Martínez, 2008: 6). Tras una breve negociación, los marineros *yankees* obtuvieron la autorización del comandante Gascón, quien se encontraba a cargo del asentamiento y les permitió cazar por espacio de dos meses, a cambio de que los loberos les dejaran su chalupa y sus respectivos aparejos (Townsend, 1888: 40).

En 1790 el Imperio británico y el español firmaron el Tratado de Nootka que en general permitía a los súbditos británicos pescar y desembarcar en las costas no ocupadas del océano Pacífico. Sin embargo, el artículo 4º estipulaba que las actividades marítimas desarrolladas en lugares con presencia soberana española debían realizarse a diez leguas marítimas de distancia de la costa, en tanto que el artículo 6º disponía para el caso de las costas occidentales y orientales del sur de América que, en caso de requerir reparaciones, se permitía a los ingleses desembarcar para tales efectos. Otro aspecto importante del Tratado fue el reconocimiento implícito de parte del Imperio británico de la soberanía española sobre el archipiélago de las islas Malvinas/Falkland (Díaz-Silveira, 2011: 319).

Se hace alusión a este Tratado porque durante este período, fines del siglo XVIII e inicios del siglo XIX, hubo una serie de reclamos jurisdiccionales tanto en Puerto Deseado como en las islas Malvinas/Falkland. Por ejemplo, en 1791 se registró la presencia de seis fragatas británicas dedicadas a la pesca de mamíferos marinos, las que fueron conminadas a abstenerse de pescar en dichas latitudes, de acuerdo con lo estipulado por el mencionado Tratado. Los británicos, por su parte, informaban que se encontraban en aquel puerto para reparar averías y aprovisionarse de agua (Caviglia, 2012: 148-151).

La tripulación del NEPTUNE sabía del estatus político de los territorios visitados, de modo que cuando fueron interrogados por miembros de la guarnición de Puerto Deseado, Townsend refiere que les entregaron información ficticia respecto de sus verdaderos objetivos y les dijeron que andaban por aquel lugar obligados por la rotura de uno de los mástiles. Argumentaron no saber de la existencia de aquel asentamiento y desconocer que estaban realizando actividades consideradas ilegales.

Estas situaciones se dieron con mayor recurrencia en el archipiélago de las Malvinas/Falkland, lugar estratégico tanto para embarcaciones balleneras como loberas. En 1764 Louis Antoine Bougainville fundó un asentamiento en nombre del gobierno francés, fecha a partir de la cual se sucedieron una serie de actos de soberanía que involucrarán los reclamos del Imperio español, británico y, más adelante, de las Provincias Unidas del Río de la Plata, y que finalizarían con la ocupación de las islas en 1833 por parte de Gran Bretaña.

En medio de estas reclamaciones, un indeterminado número de loberos y balleneros desarrollaron sus actividades cinegéticas, entre los que se contaba, por ejemplo, el lobero escocés William Low. En 1823 el gobierno argentino le otorgó una concesión a Luis Vernet, con el fin de aprovechar los recursos de las islas (ganado vacuno y pesca de lobos marinos), y también de ejercer labores de vigilancia y soberanía. En este contexto, el 8 de abril de 1824 Pablo Areguati y Emilio Vernet, quienes estaban al servicio de Luis Vernet, se encontraron con la tripulación del bergantín británico ADEONA, de los hermanos Low, quienes estaban extrayendo madera desde un naufragio, y les dijeron que desde ahora los derechos de pesca eran propiedad privada. Los loberos británicos no reconocieron tal autoridad, se negaron a retirarse y los amenazaron con denunciar la situación a su gobierno como un acto de piratería (Lorton, 2012: 125).

Ya se ha visto que Low continuó cazando en torno a las Malvinas/Falkland y el estrecho de Magallanes (en agosto de 1833 se registra su presencia en las Malvinas/Falkland en faenas de caza), al igual que muchos otros loberos y balleneros⁷², lo que indica que quienes se dedicaban a la caza de mamíferos marinos sabían que estaban en soberanías parciales o difusas, lo que, sumado al respaldo y/o protección de sus naciones, y en el caso de los *yankees*, a su férrea creencia en el libre comercio, explica su prolongada presencia en esas áreas. Incluso, más adelante, cuando las nacientes repúblicas sudamericanas comienzan a establecer soberanía (en 1843 Chile funda el Fuerte Bulnes a

⁷² El misionero norteamericano Titus Coan informa que en 1834, en el transcurso de su estadía en las islas Malvinas/Falkland, se encuentran con 11 embarcaciones, 5 dedicadas a la caza de lobos marinos (ELIZABETH JANE, HANCOX, TALMA, McDONOUGH, ANTARCTIC) y las restantes a la caza de cetáceos (CAROLINE, HAMILTON, CHARLES ADAMS, UXOR, COMMODORE BARRE, ATLANTIC).

orillas del estrecho de Magallanes) y a regular e imponer restricciones al tráfico dentro de sus jurisdicciones, los cazadores de lobos marinos siguieron viajando a los confines australes americanos.

Tornando a la estadía del NEPTUNE en Puerto Deseado, el 10 de enero (1798) divisan una parcialidad de aborígenes, los que fueron identificados por los loberos *yankees* con la denominación genérica de “patagones”⁷³. Una vez que los miembros de la tripulación descienden del navío, Townsend refiere lo siguiente:

“Como había una treintena de indios, todos a caballo, en la orilla y listos para dejar sus caballos por una galleta cada uno, nuestros marineros fueron montados. Si los hubieras visto, habrías creído plenamente el viejo comentario de que si un marinero monta a caballo, cabalgará hacia el diablo. (...) Los caballos eran buenos y muy seguros; uno se cayó, pero rodando dos o tres veces, se levantó ileso y volvió a montar; ninguno resultó herido. Al día siguiente sus jefes, es decir: Tesenta, Patterees, Chaouse, con sus dos hijos, Lacrose y Gailar, cenaron a bordo de nosotros” (1888: 40)⁷⁴.

Como se ve, este primer encuentro estuvo mediado por una interacción eminentemente pacífica, expresada a través de intercambios materiales y otros que corresponden a trasposos de elementos simbólicos. De los primeros, se aprecia una transacción basada en el arriendo de caballos por cuenta de galletas marineras (o bizcochos), producto apetecido por los aborígenes,

⁷³ En estricto rigor, el grupo con el que interactuaron durante los siguientes días corresponde a los aónikenk o tehuelches (que habitaban desde el río Chubut al sur) —emparentados con gunüna küne (pampas), grupo situado entre los ríos Negro/Colorado por el norte y Chubut en su límite meridional— (Vezub, 2015: 17), quienes serán los que más contactos tendrán con los loberos, según ya se ha visto en el caso de W. Low, y según se examinará en las siguientes líneas, con los *sealers* norteamericanos. Para más antecedentes de las clasificaciones etnográficas referidas a los habitantes de la estepa patagónica, ver Casamiquela (1965), Escalada (1949) y Martinic (1995).

⁷⁴ “As there were about thirty Indians, all on horseback, on shore and ready to let their horses for a biscuit apiece, our sailors were soon mounted. If you could have seen them, you would fully have believed the old remark that set a sailor on horseback, and he will ride to the devil. (...) The horses were good and very surefooted; one fell, but rolling over two or three times, got up unhurt and mounted again; none were hurt. On the next day their chiefs, viz: Tesenta, Patterees, Chaouse, with their two sons, Lacrose and Gailar, dined on board of us”.

según dan cuenta los registros históricos, a tal punto que, como se aprecia en este caso, les bastaba tan solo una de estas galletas para que dejaran que los marineros *yankees* disfrutaran de sus cabalgaduras. En cuanto a intercambios simbólicos, se cuentan las observaciones hechas por Townsend una vez que los indios suben al NEPTUNE. Al respecto, indica que iban vestidos con uniformes (los que seguramente les habían sido provistos por los soldados españoles de la guarnición), destaca lo fino de sus rasgos y una gran ansiedad por demostrar decoro para evitar los efectos de la abundante ginebra que se les brindó durante la cena. De hecho, uno de los nativos sintió los efectos de la bebida y, tras consultar dónde podía hacer sus necesidades, se le indicó que se dirigiera al escobén, luego de lo cual les informó a los demás miembros de su grupo que aquel era el lugar correcto para tal efecto.

Claramente, se aprecia un trato cordial entre ambos grupos, sin embargo, como se verá en otros casos, cuando los aborígenes no veían cumplidas sus expectativas de realizar algún trato mercantil u otro que les permitiese obtener alguna mercancía de su interés (tabaco, bebidas alcohólicas, harina, baratijas, objetos metálicos, entre otros), la situación tornaba a un cariz opuesto.

Un ejemplo de encuentro conflictivo lo vivió el contra maestre de la NEPTUNE, quien tiempo atrás había llegado a la zona a bordo de un barco inglés, cuando fue tomado prisionero por este mismo grupo y permaneció con ellos cerca de un año, tras lo cual logró huir. De acuerdo con Turner, mientras estuvo secuestrado los indios lo trataron bien, aun cuando su intención última era venderlo a los españoles instalados en Puerto Deseado. A pesar de conocer las motivaciones que llevaron a los naturales a retener al marinero, tal comportamiento puede corresponder a una estrategia para obtener aquellos productos que les atraían, en particular el alcohol y el tabaco, lo que queda en evidencia en los comentarios recogidos por los misioneros Titus Coan y William Arms. Ellos refieren que se producía una gran expectación ante la visita de alguna embarcación o “barka americana” —según escucharon de boca de los naturales—, y prontamente se acercaban con sus mantas y demás artículos para comerciar, preguntando primero que todo por “ron y luego por tabaco, ya que se vuelven locos por estas dos cosas” (Coan, 2006[1880]: 229).

Del mismo modo, mostraban una actitud favorable si lograban conseguir tales productos. Por eso, entre 1833 y 1834, cuando el grupo anfitrión de los misioneros de la bahía de San Gregorio (estrecho de Magallanes) se enteró de que pretendían abandonar la misión evangelizadora, adoptaron una actitud amenazante, al punto que intentaron retener a los religiosos contra su voluntad y fue necesario que el capitán James Nash, de la goleta ANTARCTIC, ideara un plan de rescate.

La experiencia narrada por el capitán de la goleta norteamericana PERUVIAN refleja de mejor forma lo que se viene planteando. El 10 enero de 1834, estando de paso por el estrecho de Magallanes, envió un bote a comerciar con los aónikenk, a la altura de la bahía San Gregorio. El segundo oficial y su bote fueron retenidos. Para devolverlo exigían un barril de pan y quinientos tacos de tabaco, productos que, en efecto, debieron forzosamente serles suministrados.

Por lo tanto, la conducta de los aónikenk en Puerto Deseado, que también registramos en la costa nororiental del estrecho de Magallanes, da cuenta del uso de una estrategia deliberada por los aborígenes cuando las circunstancias se les presentaban favorables, como cuando eran superiores en número, oportunidades que aprovechaban para satisfacer sus necesidades. Este tipo de actuaciones da cuenta de que tempranamente adoptaron hábitos como el tabaco y el alcohol, elementos que contribuyeron a la paulatina disminución de los aborígenes australes.

Tornando al relato de Townsend, el 20 de febrero (1798) vuelven a reunirse con los nativos, oportunidad en la que comparten con ellos en su campamento o *toldería*, donde realizan una serie de interesantes observaciones que dan cuenta de los intercambios materiales y simbólicos (Figura 17):

“Los indios de la Patagonia, que son un conjunto de seres errantes, nunca comen verduras, sino que viven enteramente de carne, rara vez consiguen pan, y aunque la carne es silvestre, es seca, sin grasa, y no requiere del uso de tantos absorbentes. La elección de los sitios para emplazar sus toldos, son aquellos valles donde el acceso al agua resulta ser práctico (...) Los patagones acuden con frecuencia hacia nosotros con el fin de comerciar:

eran muy aficionados a nuestro licor y galletas. Nos darían un caballo a cambio de una docena de galletas. Recibimos algo de guanaco, que es como un ciervo, su carne es seca, clara y dulce. Trajeron un ejemplar vivo a bordo: era un animal muy dócil. También trajeron a bordo avestruces, liebres, gatos salvajes y carne de tigre [puma]. También les compramos mantas de guanaco, con las que se pueden hacer muy finas alfombras. Están elaboradas en base a pieles cosidas entre sí y pintadas en su interior; y son tan grandes como un cubrecama. Los indios se visten con estas pieles; los hombres se envuelven con ellas por sobre sus hombros, las mujeres atan una de ellas alrededor de su cuerpo como una pequeña enagua y llevan otra sobre sus hombros (...). Los hombres son bien conformados, uniformemente altos y robustos. No he visto a ninguno pequeño; pero los relatos de muchos viajeros sobre su considerable estatura no queda duda que es una exageración. El hombre más grande que hemos visto es Pateross, un jefe; mide un cuarto de pulgada menos seis pies [1,81 m aprox.]. Los españoles dicen que no hay hombre más grande en el país” (1888: 41-42)⁷⁵.

La cita precedente entrega importantes antecedentes respecto de las interacciones que con frecuencia se suscitaron en los años venideros. Por un lado, menciona los productos con que los indios efectuaban intercambios, a saber, la carne de guanaco y sus elaboradas capas, mejor conocidas como quillangos (*kai* en lengua aónikenk), indumentaria que por su fina confección era el producto más valorado entre quienes tuvieron la oportunidad de

⁷⁵ “*The Patagonian Indians, who are a wandering set of beings, never eat vegetables, but live entirely on meat, seldom get any bread, but the meat being wild, is dry, not fat, and is not so much in want of absorbents. Their choice of ground topitch their tents is valleys, where water is Handy [...] The Patagonians frequently came down to trade with us: they were very fond of our liquor and biscuit. They would give us a horse for a dozen biscuit. We received some guanaco, much like a deer, and dry, white, sweet meat. They brought one on board alive: it was a very docile animal. They brought on board also ostrich, hares, wild-cat and tiger meat. We also bought from them guanaco blankets, which will make very fine sleigh rugs. They are made from sewing together the skin of that animal and painting the inside; they are large as a bedspread. The Indians are clothed from these skins; the men wrap them around them over their shoulders, the women tie one of them around their body like a short petticoat and heave another over their shoulders [...]. The men are well-made and uniformly large, stout men. I have not seen a small one; but the account given of their being very large, I do not hesitate to say is a traveler’s lie. The largest man whom we have seen is Pateross, a chief; he measures one-quarter of an inch less than six feet. The Spanish say, there is no larger man in the country”.*

comerciar con los “patagones” (Figuras 18a y 18b). De otro lado, menciona la predilección por las galletas y el alcohol, así como, agrega Townsend, las baratijas, todos elementos que caracterizarán la dinámica mercantil desarrollada entre estos grupos humanos y los visitantes foráneos.

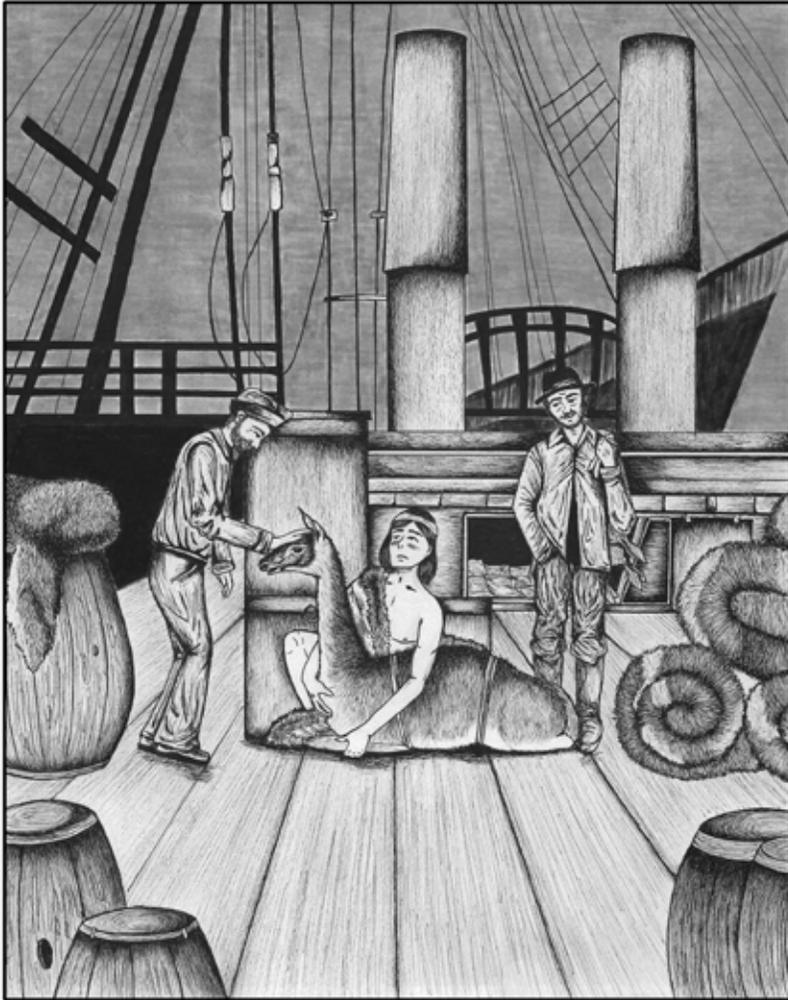
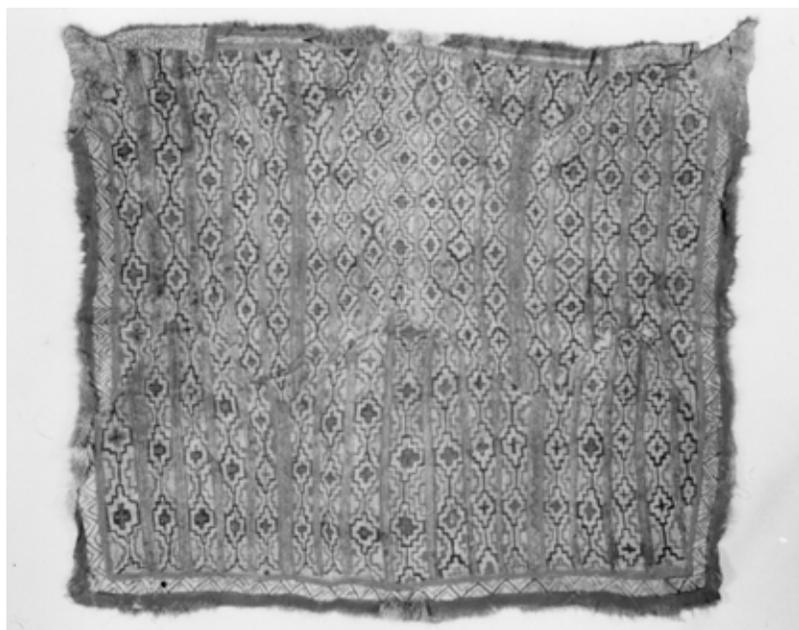
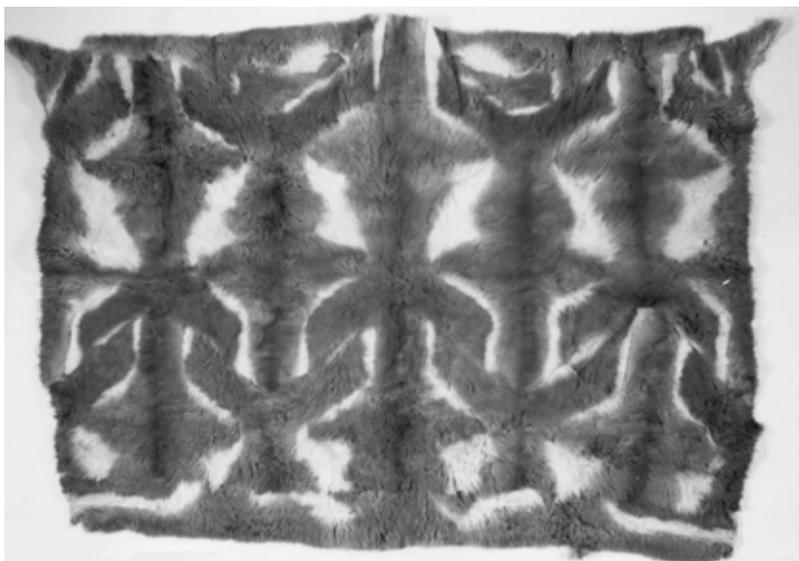


Figura 17. Representación del encuentro a bordo del bergantín NEPTUNE en Puerto Deseado (Dibujo de María Paz Pacheco. Propiedad del autor. Prohibida su reproducción).



Figuras 18a y 18b. Exterior e interior de un *kai* o quillango aónikenk (Archivo Fotográfico Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia.)

Durante la estadía de los loberos *yankees* en el campamento de los aónikenk, el sobrecargo del NEPTUNE registró observaciones de corte etnográfico, las que, dicho sea de paso, no han sido recogidas por los autores que hasta el presente se han ocupado de los aborígenes de las pampas patagónicas.

Refiere que, producto del trato constante con los españoles, algunos aborígenes hablan algo de español. Destaca lo funcional de sus tolderías, que les permiten trasladarse con facilidad desde una región a otra. Compara la apariencia de los nativos patagónicos con los de Norteamérica, y apunta que sus rasgos físicos son similares, salvo por la mayor corpulencia observada en los primeros. Llegado este punto, realiza una vívida descripción del modo de cazar y del instrumental utilizado:

“Son expertos jinetes y generalmente cazan a caballo. Tienen una forma singular de cazar guanacos, que corren más rápido que cualquiera de sus caballos. Tratan de rodearlos de forma de que no puedan huir. También se ayudan con perros. Se usa una cuerda de cuatro o cinco pies de largo, con una piedra de un tamaño un poco menor que una uva en su extremo, y otro un poco más grande en el otro, envueltas en cuero. Una de las piedras la mantiene en sus manos, moviéndola a toda velocidad por sobre su cabeza, con el caballo a todo galope; la arrojan con tanta destreza que se enrolla entre las patas del animal y se convierten en una presa fácil para su persecutor. Es desde el interior del animal desde donde obtienen una altamente valorada piedra bezoar [cálculo estomacal], que, según se cree, tiene poderes curativos; ahora son de poco valor” (Townsend, 1888: 43)⁷⁶.

⁷⁶“They are very expert horsemen and generally hunt on horseback. They have a singular way of hunting the guanaco which will out-run any of their horses. They endeavor to surround him so that he cannot run from one without nearing another. They also have the assistance of dogs. A string is used about four or five feet long, with a stone a little larger than a grape-shot at one end, and another a little larger still at the other, encased with leather. One stone they hold in their hand, giving the other a quick velocity around the head, the horse on the full spring; they heave with so much dexterity that it is wound around the legs of the animal, and they become an easy prey to the pursuer. It is from the inside of the animal that they get the once highly valued Bezoar Stone, which was thought to contain good medicinal virtues; they are now of Little value”.

Este tipo de interacciones, en que elementos foráneos participan directa o indirectamente de las actividades rutinarias de los aborígenes, son más bien excepcionales, sobre todo antes de que se instalaran asentamientos permanentes en Patagonia, que recién empezaron erigirse en 1843 en el caso del mencionado Fuerte Bulnes (que más adelante derivaría en el establecimiento colonizador de Punta Arenas), en 1853 en el islote Pavón y/o en 1878 en puerto Santa Cruz. Estos lugares fueron visitados frecuentemente por los aborígenes y permitirían que comerciantes y exploradores se internasen por el territorio que históricamente recorrieron aquellos, gracias a lo cual algunas publicaciones recogieron aspectos como los antes descritos. Están los casos de George Musters (1869), Julius Beerbohm (1877), Florence Dixie (1879) y James Radburne (1894-1907), quienes en distintos momentos interactuaron con parcialidades aónikenk.

Hasta aquí llegan las observaciones realizadas por Townsend, ya que a los días de visitar el campamento tehuelche retornaron a las islas Malvinas/ Falkland para proseguir hacia el destino principal del viaje, las islas de Masafuera, San Félix y San Ambrosio, donde arribaron en abril de 1798. Como se mencionó, el viaje culminó en Cantón, puerto donde vendieron las pieles y cargaron mercancías como seda, cerámica y té, las que finalmente comercializaron a su regreso a New Haven en julio de 1799, tras dos años y ocho meses de viaje.

EL FUGAZ PASO DEL BERGANTÍN ONICO

El viaje realizado por el capitán George Howe a bordo del bergantín ONICO se enmarca en el primer ciclo de cacería de lobos marinos. Zarparon a fines de 1799 desde el puerto de New London —en el estado de Connecticut—, con destino a la isla de Masafuera, donde arribaron en octubre de 1800. Se dedicaron a cazar en las islas esporádicas y en la isla Santa María, logrando obtener un cargamento de más de 70.000 pieles, las que, sin embargo, en conjunto con su bergantín, fueron confiscadas por las autoridades coloniales en 1802, bajo la acusación recaída en Howe de haber cooperado con un barco corsario inglés.

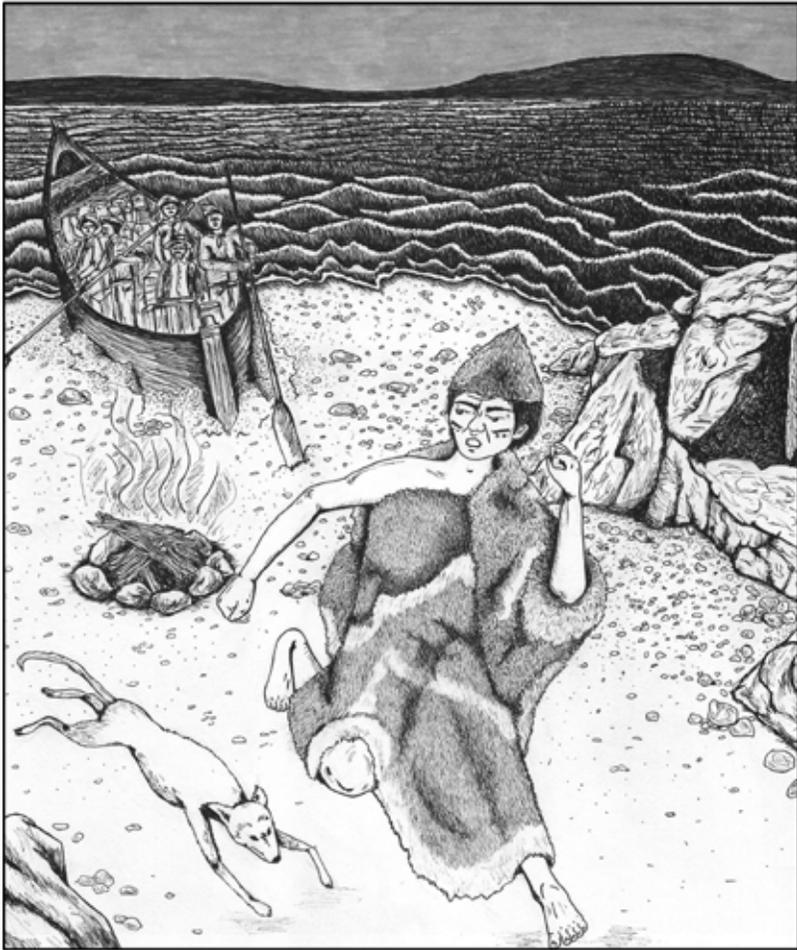


Figura 19. Representación del fugaz encuentro entre tripulantes de la ONICO y una parcialidad selk'nam (Dibujo de María Paz Pacheco. Propiedad del autor. Prohibida su reproducción).

En el caso de esta expedición, y al igual que el viaje de la NEPTUNE, los detalles de ambos viajes no se conocen por los datos derivados de *logbooks*, sino de diarios o relatos de viaje de miembros de la tripulación que por propia iniciativa decidieron registrar sus aventuras. William Moulton es quien escribe el diario a bordo del ONICO (MOULTON, 1804).

Antes de enfrentar aquellos acontecimientos, el ONICO recaló en las costas de la isla de los Estados (54°47'S-64°15'O) a inicios de 1800, donde se dedicaron a obtener pieles de pinnípedos, permaneciendo en este lugar hasta octubre, antes de partir a la isla de Masafuera.

Lo que interesa de esta expedición es que en su camino hacia la isla de los Estados navegaron cerca de la boca oriental del estrecho de Magallanes y se detuvieron en la costa noreste de la Tierra del Fuego, el 24 de enero de 1800, ya que observan humo en la isla, probablemente a la altura del cabo Espíritu Santo (52°23' -68°26'06) (Figura 19). Al respecto, Moulton comenta:

“Los indios a lo largo de la orilla generaron grandes fogatas de las que emanaban enormes columnas de humo, lo que parecía ser una señal de que había una vela en la costa, ya que los humos aumentaban sucesivamente uno tras otro a una gran distancia: a las 11, fuimos tan cerca como unas 4 1/2 brazas, sacaron un bote, el capitán y una cuadrilla fueron a la orilla, y los indios huyeron con la velocidad de caballos de carrera, al parecer en gran consternación. El grupo descubrió poco más que un miserable refugio, o madriguera en el suelo, abandonada por sus habitantes” (1804: 8)⁷⁷.

Sabido es que la Tierra del Fuego es el hogar ancestral de los aborígenes selk'nam, por lo que la descripción de Moulton corresponde a este grupo. A pesar de sus escuetas observaciones, las características de las habitaciones que menciona el cronista de la ONICO corresponden a las típicas modestas estructuras portátiles de los selk'nam, las que “se levantaba(n) excavándose previamente una planta circular, de unos dos metros de diámetro y una profundidad de 20 a 30 cm”, en cuyos bordes se clavaban una serie de varas para soportar las pieles que servían de techo (Martinic, 1992).

⁷⁷ “The Indians along the shore struck up fires that hove up huge columns of smoke, which appeared to be a signal that there was a sail on the coast, for the smokes were seen to rise in succession one after another to a great distance: at 11, came too in 4 1/2 fathoms, got a boat out, the master and a boat's gang were a shore, the Indians ran off with the velocity of race horses, apparently in great dismay. The party discovered little more than a wretched hut, or burrow in the ground, abandoned by its inhabitants”.

TABLA 4. INTERACCIONES ENTRE ABORÍGENES Y LOBEROS NORTEAMERICANOS, 1798-1844

AÑO	NAVIO	CAPITAN	LUGAR	GRUPO ABORIGEN	TIPO DE INTERACCIÓN	NATURALEZA DE LOS INTERCAMBIOS
1798 (10 de enero)	NEPTUNE	Daniel Green	Puerto Deseado (costa oriental de Patagonia)	Aonikenk	Cooperación	- <i>Intercambio material</i> : Indios quillangos sus caballos a cambio de galletas. - <i>Intercambio simbólico</i> : Los nativos son invitados a cenar a bordo del NEPTUNE, instancia en que se observan algunos rasgos de su comportamiento.
1798 (20 de febrero)	NEPTUNE	Daniel Green	Puerto Deseado (costa oriental de Patagonia)	Aonikenk	Cooperación	- <i>Intercambio material</i> : Comercian carnes de diferentes animales y quillangos. - <i>Intercambio simbólico</i> : Visita al campamento aborígen, loberos presencian incursión etnográfica de los nativos, descripción de la apariencia física y vestuario, etc.
1800 (24 de enero)	ONICO	George Howe	Noreste Tierra del Fuego	Sek'nam	-	- <i>Encuentro físico</i> : A las 9 PM, se ajustan varias fogatas en la parte norte de la isla, capitán y un grupo van a tierra, los indios huyen con la volvedad de "caballos de escape".
1800 (27 de enero)	ONICO	George Howe	Sureste Tierra del Fuego	Sek'nam	-	- <i>Encuentro físico</i> : En latitud 54° 57' ven un grupo de aborígenes.
1825-1826 (28, 29, 30 de noviembre-1 y 3 enero)	PENGLIN	William Pendleton	Indian Harbour (sur Tierra del Fuego)	Yagán	-	- <i>Encuentro físico</i> : Cuatro canoas con aborígenes se acercan al PENGLIN.
1826 (4 y 12 de nov.)	PENGLIN	William Pendleton	Isla Hermite (sur T. del Fuego)	Yagán	-	- <i>Encuentro físico</i> : Se reúnen con partidas de aborígenes, primero con dos y luego cuatro canoas.
1826 (21 de nov.)	PENGLIN	William Pendleton	Isla Hermite (sur T. del Fuego)	Yagán	Conflicto	- <i>Intercambio material o simbólico</i> ?: Miembro de la tripulación sostiene una disputa con un aborígen.
1829 (11 de mayo)	HARRIET	Gilbert Davison	Bahía Barchelor	Kawéshqar	-	- <i>Encuentro físico</i> : Son visitados por los aborígenes.
1829 (18 de agosto)	HARRIET	Gilbert Davison	Bahía Gregorio (estrecho de Magallanes)	Aonikenk	Cooperación? /	- <i>Encuentro físico</i> : Loberos reciben la visita de los aborígenes.
1829 (2 de dic.)	HARRIET	Gilbert Davison	Indian Harbour (sur T. del Fuego)	Yagán	Cooperación? /	- <i>Encuentro físico</i> : Un grupo de 35 aborígenes en siete canoas visitan la embarcación lobera.
1829 (8 y 10 de dic.)	HARRIET	Gilbert Davison	Indian Harbour (sur T. del Fuego)	Yagán	Conflicto? /	- <i>Encuentro físico</i> : Tras visitar la embarcación lobera, los aborígenes son conminados a retirarse.
1829 (16 y 17 de dic.)	HARRIET	Gilbert Davison	Indian Harbour (sur T. del Fuego)	Yagán	Cooperación	- <i>Intercambio material</i> : Tres canoas se acercan al barco y ofrecen agua.
1830 (25, 29 y 31 de enero)	HARRIET	Gilbert Davison	Indian Harbour (sur T. del Fuego)	Yagán	Conflicto	- <i>Intercambio material y simbólico</i> : Loberos son visitados por grupo de aborígenes a bordo de 7 y 10 canoas; un grupo de indios hurta algunas pieles de murta a los loberos.
1830 (8 de febrero)	HARRIET	Gilbert Davison	Indian Harbour (sur T. del Fuego)	Yagán	Cooperación	- <i>Intercambio material</i> : Varias canoas en torno al barco. Ofrecen muñones a la tripulación.
1833 (14 de nov.)	MARY JANE	William Clift	Nore-Tierra del Fuego (estrecho de Magallanes)	Sek'nam	-	- <i>Encuentro físico</i> : Observan 14 fogatas encendidas por los <i>Terra delium</i> .
1833 (15-17 de noviembre)	MARY JANE	William Clift	Bahía Gregorio (estrecho de Magallanes)	Aonikenk	Cooperación / Conflicto	- <i>Intercambio material</i> : Comercian con los aborígenes (quillangos, boleadoras, tacos de tabaco, melaza y otros sin especificar). - <i>Intercambio simbólico</i> : Visita aborígenes a la goleta, disputa a causa de hurto cometido por una mujer aonikenk a tripulante afroamericano; visita de los miembros tripulación al campamento aborígen; descripciones etnográficas (físico, vestuario, animales domésticos).

Interacción entre loberos norteamericanos y aborígenes australes

AÑO	NAVIO	CAPTÁN	LUGAR	GRUPO ABORÍGENA	TIPO DE INTERACCIÓN	NATURALEZA DE LOS INTERCAMBIOS
1833 (29 de nov.)	MARY JANE	William Clift	Isla Landfall (actual Recalada)	Kawésqar	Conflicto	- <i>Intercambio material</i> : Visita aborígenes a la goleta, supuesto intento de agresión por parte de un aborígen, siendo rechazado con ayuda de arma de fuego, en el contexto de una tentativa de trueque. - <i>Encuentro fúgar</i> : Divisan una fogata.
1833 (26 de noviembre)	HANCOX	Gilbert Davison	Falso cabo de Hornos (Isla Hoste)	Yagán	-	- <i>Encuentro fúgar</i> : Divisan una fogata en "Terraluf", topónimo que evidentemente alude a la isla de Tierra del Fuego.
1833 (16 de marzo)	HANCOX	Gilbert Davison	Costa norte-Tierra del Fuego. Frente a bahía San Gregorio	Salk'nam	-	- <i>Intercambio material</i> : Tripulación "compra" carne fresca y cuatro copas (quillangos). - <i>Encuentro fúgar</i> : Grupo de aborígenes en canoa suben a la goleta.
1834 (13 de marzo)	HANCOX	Gilbert Davison	Bahía Gregorio (estrecho de Magallanes)	Aónikank	Cooperación	- <i>Intercambio material</i> : Comercian con los aborígenes.
1834 (1 de junio)	HANCOX	Gilbert Davison	Golfo Trinidad (surroeste isla Wellington, archipiélago patagónico)	Kawésqar	Cooperación ¿?	- <i>Intercambio material</i> : Un tripulante y su bote son retenidos por los aborígenes, quienes exigen pan su rescate pan y tabaco.
1835 (8 de marzo)	HANCOX	Gilbert Davison	Puerto Oazy (estrecho de Magallanes)	Aónikank	Cooperación	- <i>Intercambio material</i> : La "Reina" María y otros aborígenes son retenidos en la goleta en tanto, se gestiona el "rescate" de dos misioneros norteamericanos. Al otro día, varios nativos suben al navío comerciando sus quillangos y carne.
1834 (10 de enero)	PELIVIAN	¿?	Bahía San Gregorio (estrecho de Magallanes)	Aónikank	Cooperación/Conflicto	- <i>Intercambio simbólico</i> : Se comprueba la negativa influencia de la recalcada de embarcaciones en la costa del estrecho.
1834 (24-25 de enero)	ANTARCTIC	James Nash	Bahía San Gregorio (estrecho de Magallanes)	Aónikank	Cooperación	- <i>Intercambio material</i> : Obtienen agua de un grupo de aborígenes.
1836 (13 de dic.)	ATHENIAN	James Nash	Sur Tierra del Fuego	Yagán	Cooperación	- <i>Encuentro fúgar</i> : Ven indios durante todo el día.
1837 (26 de enero)	ATHENIAN	James Nash	Sur Tierra del Fuego	Yagán	-	- <i>Encuentro fúgar</i> : Capitán Nash va a la costa y protagoniza una disputa con un grupo de aborígenes que se niegan a comerciar.
1837 (26 de enero)	ATHENIAN	James Nash	Este Tierra del Fuego	Salk'nam	Conflicto	- <i>Intercambio material y simbólico</i> : Intentan obtener quillangos; lujada de tripulante con los aborígenes; intercambio de guanacos por tabaco. Visita tólderas. Contacto sostenido por cuatro días.
1837 (8-11 de feb.)	ATHENIAN	James Nash	Puerto Oazy (estrecho de Magallanes)	Aónikank	Cooperación	- <i>Intercambio material</i> : Loberos en búsqueda de provisiones obtienen papas, repollos y manzanas.
1837 (13-14 de abril)	ATHENIAN	James Nash	Isla Hualo (sur de Chiloe)	Chonos	Cooperación	- <i>Intercambio material y simbólico</i> : Comercian carne de guanaco por tabaco. Tripulante deserta y huye junto a los nativos. Negociación.
1838 (23-25 de mayo)	ATHENIAN	James Nash	Puerto Oazy (estrecho de Magallanes)	Aónikank	Cooperación	- <i>Encuentro fúgar</i> : En "English reach" se avistan algunas canoas con aborígenes que se acercan a la goleta.
1838 (22 de marzo)	BETSEY	William Noyes	Paso Inglés (estrecho de Magallanes)	Kawésqar	-	- <i>Intercambio material</i> : Pasan por provisiones, primer día obtienen algo de carne fresca de los aborígenes y al tercer día reciben 20 guanacos.
1838 (marzo 30 y 31; 1 de abril)	BETSEY	William Noyes	Puerto Oazy	Aónikank	Cooperación	- <i>Encuentro fúgar</i> : Observan algunos aborígenes.
1840 (24 de nov.)	BETSEY (A)	William Noyes	Canal Esteban (archipiélago patagónico)	Kawésqar	-	- <i>Intercambio material</i> : Loberos obtienen de los indios 700 picles de lobos y 50 de nutrias.
1842 (4 de febrero)	BETSEY (A)	William Noyes	Archipiélago de los Chonos	Chonos	Cooperación	- <i>Intercambio material</i> : Partida de aborígenes suben a la goleta. Loberos obtienen 25 guanacos.
1844 (7-8 de abril)	BETSEY (B)	Stephen Perkins	Puerto Oazy (estrecho de Magallanes)	Aónikank	Cooperación	-

Si bien este encuentro fugaz entre loberos y selk'nam, junto con el avistamiento que realizaron tres días después al sureste de la isla fueguina, no entrega mayores detalles respecto de la apariencia u otros aspectos de los naturales, resultan interesantes si se considera que el pueblo selk'nam, junto a las haush⁷⁸, fue uno de los más esquivos y de menos interacción con navegantes de entre todos los aborígenes australes (aónikenk, kawésqar y yagán), situación que, por otro lado, contribuiría en algún grado al virtual aislamiento de este grupo, por lo menos hasta el siglo XIX, cuando comienza la colonización ganadera de la isla de Tierra del Fuego.

Al igual que el acápite anterior, en la Tabla 4 se han esquematizado cada una de las interacciones entre aborígenes y loberos, en este caso de aquellos venidos de puertos estadounidenses, incluyendo aquellas instancias catalogadas como “encuentros fugaces” y que corresponden a situaciones en que no se entregan detalles, o no es posible determinar la naturaleza de la interacción (en esos casos, son catalogados como “avistamientos”, verbigracia, los casos reportados por Moulton de la ONICO) ni menos qué tipo de intercambio se pudo llevar a cabo. Por ejemplo, en ocasiones se menciona que los aborígenes se acercaban a las embarcaciones, mas no se entregan detalles; en otros casos, solo se indica que algunos aborígenes abordaron los navíos, por lo que se infiere que aquellas interacciones debieron ser cooperativas (en esos casos se incluyen signos de pregunta ?).

LOS VIAJES DEL PENGUIN⁷⁹ Y EL HARRIET⁸⁰

Los viajes que se analizan de aquí en adelante se basan en los registros contenidos en los respectivos *logbooks* de las embarcaciones loberas —a excepción de la goleta MARY JANE, que más bien corresponde a un diario—, documentos de los que se procuró rescatar toda información relativa a la interacción

⁷⁸ Los haush eran una parcialidad emparentada con los selk'nam, con los que se diferenciaban dialectalmente. Habitaban la península Mitre, en el extremo suroriental de la Tierra del Fuego.

⁷⁹ Logbook of the Penguin (Log 107b), G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.

⁸⁰ Logbook of the Harriet (Log 107c), G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.

aborígenes-loberos, así como todos aquellos aspectos que permiten conocer las circunstancias en que fueron paulatinamente familiarizándose con las particularidades del medio geográfico.

La goleta PENGUIN, capitaneada por William Pendleton, corresponde a una expedición cuyo centro de operaciones cinegéticas estuvo radicado en torno a las islas cercanas al cabo de Hornos, la isla de los Estados y el archipiélago de las Malvinas/Falkland, en un viaje que inició en agosto de 1825 desde el puerto de Stonington, para finalizar en mayo de 1827.

William Pendleton pertenecía a una familia de marineros y armadores de Stonington, entre los que destacan Isaac —por sus exploraciones realizadas entre 1802 y 1804 en torno a Australia y Nueva Zelanda— y Benjamin, avezado lobero y célebre por sus exploraciones en torno a las islas situadas al oeste de la península antártica, y por sus periplos bajo la dirección y financiamiento de Edmund Fanning entre 1815 y 1818 (Allen, 1899: 317; Fanning, 1833: 314-329; Stackpole, 1955: 15).

Tras el zarpe, se dirigieron directamente a las islas Malvinas/Falkland, específicamente a la isla New ($51^{\circ}43'S-61^{\circ}18'W$) tras 85 días de navegación, sin haber pasado, como era lo habitual en estos viajes loberos, a las islas de cabo Verde.

En el archipiélago malvinense se reabastecieron de agua, cazaron algunos cerdos cimarrones y aves y luego se dirigieron a la isla de los Estados (inicios noviembre 1825), donde empezaron a cazar y aprovecharon de obtener madera, recurso natural que no se encuentra en las Malvinas/Falkland. El 30 de noviembre enfilaron hacia el sur recorriendo distintos lugares, tales como la isla Evout ($55^{\circ}34'S-66^{\circ}47'O$), islas Diego Ramírez ($56^{\circ}29'S-68^{\circ}44'O$) e islas Ildefonso ($55^{\circ}04'S-69^{\circ}26'O$), donde, al igual que en la isla de los Estados, cazaron tanto lobos de dos pelos como lobos comunes.

En esos menesteres estaban cuando, el 28 de diciembre de 1825, estando surtos en Indian Harbour, pequeña bahía localizada al suroeste del seno Año Nuevo ($55^{\circ}19'S-69^{\circ}4'$), en las proximidades del cabo de Hornos, fueron visitados por 15 aborígenes, contando hombres, mujeres y niños, quienes se movilizaban en cuatro canoas. Al día siguiente, las canoas fueron acompañando la goleta lobera, y los días 1 y 3 de enero siguieron siendo visitados por los aborígenes.

En este caso, los loberos interactuaron con parcialidades yagán mientras salaban las pieles obtenidas y cortaban madera para utilizarla en el proceso de obtención de aceite a partir de la grasa de los pinnípedos.

Las anotaciones del *logbook* no abundan en detalles respecto de estos encuentros, pero es posible inferir que los aborígenes aprovechaban estas instancias para tratar de obtener alguna mercancía o alimento. Sin embargo, y como se ha podido observar en los demás encuentros con aborígenes canoeros, escasean los intercambios materiales entre ambos grupos, seguramente debido a la escasa oferta de productos con los que yagán y kawésqar contaban para trocar o realizar algún trato mercantil, a excepción de mejillones y agua (ver Tabla 4). En consecuencia, se explica que hubiera más conflictos y una abundancia de lo que catalogamos como “avistamientos” que registran los *logbooks*, situación indicativa de que las visitas no les reportaban mayores beneficios o algún interés mercantil a los marineros *yankees*.

Esta situación se observa también en el caso del lobero escocés Andrew Low, hermano mayor de William, cuando en abril de 1826 se hallaba procesando grasa de elefantes marinos, al suroeste del estrecho de Magallanes, momento en que la gente del ADEONA fue advertida por una partida de indios kawésqar, los que fueron obligados a retirarse del lugar. Similar actitud adoptaría su hermano William en marzo de 1828, cuando se encontró con un grupo de kawésqar en el canal Magdalena:

“Cuando el Uxbridge, lobero, estaba anclado en un puerto en el canal Magdalena, algunos indios que estaban a bordo, enojados por haber sido obligados a salir del barco al atardecer, lanzaron piedras a la persona que caminaba en la cubierta, mientras estos regresaban a la orilla. Varios fusiles fueron disparados sobre sus cabezas, mas no expresaron temor ni preocupación; y se fueron lejos remando tranquilamente, y a la mañana siguiente volvieron al barco como si nada hubiera sucedido” (King, 1839: 320)⁸¹.

⁸¹ “When the Uxbridge, sealer, was at anchor in a harbour in the Magdalen Channel, some Indians, who were on board, angry at being ordered out of the vessel at sunset, threw stones at the person who was walking the deck, as they returned to the shore. Several muskets were fired over their heads, at which they expressed neither fear nor concern; but paddled leisurely away, and the next morning came off again to the vessel, as if nothing had happened”.

En noviembre de 1826 el PENGUIN siguió recibiendo visitas de los canoeros, esta vez en las cercanías de la isla Hermite (55°50'S-67°25'O). Los días 4 y 12 de noviembre, en dos y cuatro canoas respectivamente, y el 21 del mismo mes, el *logbook* registra: “El señor Swain tuvo una pequeña disputa con los indios”⁸². Se infiere en este último caso que estaban llevando a cabo algún tipo de intercambio, probablemente en la costa, por cuanto los días anteriores los loberos estaban dedicados a cortar madera y a ejecutar reparaciones rutinarias. En ese contexto, la goleta recibió por lo menos ocho visitas en un lapso acotado de tiempo, lo que da cuenta de una insistencia por parte de los naturales, lo que habría gatillado la situación conflictiva que escuetamente consigna el *logbook*, donde, por lo mismo, no es posible conocer si los naturales acudían con alguna clase de mercancía con la que comerciar.

De aquí en adelante no se registran más encuentros con los aborígenes, sin embargo, cabe señalar algunos aspectos referidos a las faenas cinegéticas propiamente tales. Más atrás se mencionaba que la tripulación del PENGUIN estaba ocupada en salar las pieles obtenidas hasta ese momento. En las bitácoras abunda la información respecto de los procesos para preservar las pieles. Por ejemplo, el 30 de diciembre de 1826, nuevamente en la isla de los Estados, se hallan empacando y salando pieles, procedimiento que se realizaba durante este período de la actividad de caza, cuando las pieles dejaron de comercializarse exclusivamente en el mercado de Cantón, donde las pieles se secaban al sol.

Como se mencionó, varios de los viajes loberos se volcaron hacia el área de Patagonia y Tierra del Fuego con posterioridad a 1815, instancias en que cogían todo tipo de mamíferos. En este caso particular se aprecia la captura de lobos de un pelo (*hair seals*⁸³), de dos pelos (*fur seal*⁸⁴) y nutrias (*otters*⁸⁵), lo que da cuenta de la reducción de los *stocks* de lobos finos y de la

⁸² “Mr. Swain had a small spat with the indians”. Log 107b, 4, 12 y 21 de noviembre, 1826, sin folio (en adelante s/f).

⁸³ Log 107b 7/11/1825, s/f.

⁸⁴ Log 107b 10/1/1826, s/f;

⁸⁵ Log 107b 24/1/1827, s/f.

necesidad de quienes estaban involucrados en este negocio de rentabilizar al máximo las inversiones.

Es importante señalar las disputas jurisdiccionales respecto de las islas Malvinas/Falkland, que involucraban no solo a argentinos e ingleses, sino también a los norteamericanos. Antes de retornar a Estados Unidos, el PENGUIN hizo una última escala en la isla Soledad (East Falkland), donde recargaron sus barriles con agua fresca y cazaron algunos vacunos en las cercanías de Port Louis (Puerto Soledad), establecimiento que en esa época estaba bajo la tutela del mencionado Luis Vernet, personaje aludido en el *logbook* cuando, los días 22 y 23 de marzo de 1827, acude a la goleta norteamericana. Es probable que la visita tuviera el objetivo de advertirles a Pendleton y su tripulación que no podían disponer libremente del ganado bovino de las islas, ya que les habían sido concesionadas por las Provincias Unidas del Río de la Plata.

Poco tiempo después, el 23 de mayo, un mercante inglés había ingresado a la bahía donde se emplazaba la colonia resguardada por Vernet, ocasión en que se le entregó una carta de advertencia informándole la prohibición de cazar vacunos y cerdos salvajes, que abundaban en el área (Lorton, 2012:132).

La constante afluencia de tripulaciones loberas hacia el archipiélago de las Malvinas/Falkland con el fin de repostar y cazar ganado cimarrón, aves, obtener huevos y otros suministros no se vería mermada ni con la presencia de Vernet ni luego, a contar de 1833, con la ocupación británica, según se tendrá la oportunidad de constatar.

Las páginas finales del *logbook* del PENGUIN contienen un resumen de las capturas efectuadas a lo largo de la expedición, con información relativa al lugar, al tipo de lobo (adultos, machos viejos y popis) y la cantidad diaria de presas. En total, la expedición consiguió 4.995 pieles, la mayoría tomadas desde el coto de caza Diego, en referencia a todas las islas e islotes adyacentes a las islas Diego Ramírez, que, en estricto rigor, son las islas más australes del continente americano.

Este tipo de información es muy importante desde el punto de vista de la interdisciplina, ya que es un insumo valioso para los biólogos dedicados al estudio de los *stocks* de pinnípedos en las costas de Chile, máxime si se tiene

en cuenta que hasta la fecha solo se han realizado tres censos parciales⁸⁶ para determinar las poblaciones de ambas especies de lobos marinos en la Región de Magallanes, cuyas estimaciones, ante la ausencia de información, se construyen sobre la base de variables correspondientes a poblaciones pinnípedas de Brasil y Uruguay (Venegas *et al.*, 2001).

Corresponde ahora analizar el caso de la goleta HARRIET, capitán Gilbert Davison, del puerto de Stonington. Zarparon desde Nueva York a inicios de noviembre de 1828 con rumbo a las islas Cabo Verde. Se detuvieron en la isla de la Sal y en Boavista, donde cargaron 510 *bushels* de sal⁸⁷.

El viaje prosiguió hacia las costas de Brasil y se detuvo tres días en las cercanías de Río de Janeiro (enero 1829). Luego, se acercaron a la costa oriental patagónica y decidieron empezar tempranamente con la cacería. En las costas de la actual provincia del Chubut cazaron gran cantidad de lobos comunes y finos en torno al área de cabo Dos Bahías (44°55'S-65°33'O), islas Rasa (45°06'S-65°24'O), Arce (45°00'S-65°30'O) y Leones (5°03'S 65°36'O)⁸⁸.

El derrotero continuó hacia Puerto Deseado y, desde allí, hacia las islas Jason (o Sebaldes), grupo más septentrional del archipiélago de las Malvinas/Falkland. En el trayecto cazaron dos toninas a la altura de la latitud 48°41"S. Como era habitual, una vez que arribaron al archipiélago, realizaron las habituales maniobras de avituallamiento, cazaron todo tipo de aves y capturaron varios cerdos salvajes desde la isla Arch.

El 13 de marzo se encontraban en Shallop Harbour, bahía situada en la isla New, lugar devenido en un verdadero *rendez vous* para loberos y balleneros. Allí se encuentran con la goleta PENGUIN, esta vez capitaneada por Alexander S. Palmer⁸⁹, quien formaba parte de la expedición científico-lobera junto a los bergantines ANNAWAN y SERAPH.

Permanecieron hasta abril en el archipiélago, cazando en distintas ubicaciones, en medio de cuyas tareas sufrieron algunas deserciones en las

⁸⁶ El primer censo se realizó en 1976; una prospección más amplia se llevó a cabo en 1978 y, finalmente, en el año 2000 se efectuó un censo acotado (Venegas *et al.*, 2001: 7).

⁸⁷ Log 107c, 7 y 8/12/1828, s/f.

⁸⁸ Log 107c, 16, 20 y 21/2/1829, s/f.

⁸⁹ Alexander Smith Palmer era hermano de Nathaniel Brown Palmer, famoso lobero de Stonington a quien parte de la historiografía le adjudica el descubrimiento del continente antártico en noviembre de 1820.

cercanías del establecimiento de Port Louis o Puerto Soledad. Aquí nuevamente se encuentran con el PENGUIN (12 de abril).

A inicios de mayo se hallaban recorriendo el estrecho de Magallanes, donde divisaron una de las embarcaciones británicas de la expedición hidrográfica comandada por Philip P. King, la BEAGLE, lo que acontece en Puerto Gallant (53°42'S-72°02'O) el 7 de mayo. Cuatro días después, la goleta recibe la primera visita de los aborígenes kawésqar, en la bahía Batchelor (53°33'S-72°18'O), pero no se refieren detalles al respecto.

Continuaron persiguiendo lobos finos y nutrias en el sector de los islotes Evangelistas, en la boca occidental del estrecho de Magallanes, y luego se internaron por los canales del archipiélago patagónico, donde se quedaron hasta agosto, cuando desandan el trayecto y se dirigen al extremo oriental del estrecho magallánico, pasando por la bahía de San Gregorio, donde fueron visitados por los aónikenk (18 de agosto de 1829).

Cabe destacar que la bahía San Gregorio era un sitio tradicional de asentamiento temporal de los aónikenk, razón por la cual la gran mayoría de los encuentros históricos entre estos y los navegantes que en distintas épocas recorrieron el litoral magallánico ocurrieron en sus inmediaciones.

Al otro día partieron hacia la isla de los Estados, por lo que se infiere que quedaron en la mencionada bahía con el fin de abastecerse de carne fresca, habitual transacción practicada entre loberos y aónikenk.

Años más tarde, en marzo de 1834, el capitán Gilbert Davison, ahora a cargo de la goleta HANCOX, se detuvo en esta misma bahía, donde sostuvo un intercambio mercantil con los nativos. Considerando este antecedente y que algunos capitanes realizaron más de un viaje hacia la Patagonia y la Tierra del Fuego (por ejemplo, William Clift, del MARY JANE; William Noyes, del BETSEY; James Nash, del ATHENIAN o William Low, analizado en el capítulo anterior), lo que les permitió acumular experiencia y conocimientos del entorno humano y natural, seguramente Davison instruyó a su tripulación para que aprovecharse el desembarco del 18 de agosto de 1829.

En la isla de los Estados se encontraron con otras embarcaciones loberas estadounidenses, una de las cuales había estado cazando en torno a las islas

Diego Ramírez⁹⁰. A fines de agosto abandonaron la isla para dirigir sus velas nuevamente a las Malvinas/Falkland. Allí capturaron de las dos especies de lobos marinos⁹¹, algunos elefantes marinos⁹², y recargaron sus despensas con carne de cerdo y aves.

Entre el 1 y el 11 de octubre recolectaron más de 6.000 huevos desde los roquedales de la isla Beaver (San Rafael), lo que grafica el impacto ecológico que significaría la afluencia constante de los loberos por las áreas que formaban parte de sus circuitos cinegéticos.

En noviembre cazaban en las inmediaciones del cabo de Hornos, llegaron a Indian Harbour y, al igual que en el caso del PENGUIN (W. Pendleton), el 2 de diciembre de 1829 fueron visitados por 35 indios yagán agrupados en siete canoas. Seis días después, aparecieron siete canoas y, el día 10, otras cuatro. En ambas ocasiones fueron conminados a retirarse de las cercanías de la goleta. Antes de una semana, volvieron a acercarse tres canoas yagán, solo que en esa oportunidad les ofrecen agua a los loberos *yankees*.

Similar patrón de aproximaciones se dio en enero de 1830, cuando los días 25, 29 y 31 se acercaron siete, diez y otra vez siete canoas, respectivamente. Las primeras dos visitas transcurrieron sin mayores novedades, en cambio, durante la tercera visita se produce una disputa luego de que los indígenas hurtaran una piel de nutria que estaba trabajando en la costa uno de los tripulantes del HARRIET, quien se percató de la situación cuando los naturales se encontraban en la cubierta del barco lobero, desde donde fueron desalojados. Al poco tiempo volvieron a visitar a los norteamericanos, esta vez trayendo mejillones. En este sentido, conviene recordar la experiencia de Low en el canal Magdalena en marzo de 1828, cuando se aprecia un comportamiento similar de una parcialidad kawésqar tras protagonizar una situación conflictiva.

⁹⁰ Goleta SUPERIOR, capitán Jonathan Nash. También se mencionan las goletas FREE GIFT y MCDONOUGH, aunque no se registra el nombre de sus capitanes. Log 107c, 23/8/1829 y 28/8/1829, s/f. Al mando de la FREE GIFT iba el capitán John P. Hall (Colby, 1990: 197), en tanto Gurdon Montague, iba a cargo de la MCDONOUGH (New London Crew Lists, 1803-1878, Recuperado de <https://research.mysticseaport.org/databases/crew-lists-new-london/>).

⁹¹ Log 107c, 10 y 20/9/1829, s/f.

⁹² Log 107c, 17/9/1829, s/f.

En estos casos se deja entrever un patrón de comportamiento de los naturales, ya que en las dos ocasiones en que se acercan a la goleta lobera con algo que ofrecer previamente habían tenido alguna clase de problema con sus anfitriones. Se contabilizan cinco situaciones en que se produce algún tipo de desencuentro, de un total de siete visitas realizadas por los aborígenes.

Lo anterior puede explicarse porque la tripulación del HARRIET debe haber intercambiado información con las tripulaciones loberas habidas en la isla de los Estados en agosto de 1829, quienes podrían haberles advertido de las constantes visitas de los naturales. Asumiendo tal conjetura, la gente del HARRIET debió arribar con una predisposición negativa hacia los canoeros, lo que ayuda a entender la dinámica de interacción adoptada.

Cabe mencionar que el 25 de enero de 1830, cuando fueron visitados por siete canoas, los norteamericanos trataban de conseguir *mussels* (moluscos), lo que sugiere que al momento de acercarse a la goleta (situaciones que el *logbook* registra sin mayor abundamiento) los naturales tuvieron que entablar algún tipo de comunicación, máxime si se comprueba que tras la disputa descrita aparecen ofreciendo mejillones a los *sealer*. En función de esta precisión, resulta complejo catalogar algunos de estos encuentros como algo más que un simple avistamiento, según se registra en las Tablas 3 y 4.

Una vez terminada la faena en torno al cabo de Hornos, la HARRIET se dirigió hacia la isla de los Estados, donde pasó a recolectar madera. Seguidamente acudieron a la isla Soledad (East Falkland), donde Vernet les vende algunas provisiones. El *logbook* registra que se llevaron 56 novillos⁹³ para el viaje de retorno. Esta vez emprenden un rumbo definitivo y arriban a Estados Unidos a fines de mayo de 1830.

LA GOLETA MARY JANE AL INTERIOR DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

La información de este diario personal es particularmente interesante, ya que toca la fortuna que quien lo escribió era un individuo interesado en las

⁹³Log 107c, 21/3/1830, s/f.

observaciones de carácter etnográfico, de modo que el diario de la goleta MARY JANE⁹⁴ es una valiosa pieza documental que permite conocer la dinámica de las interacciones entre los aborígenes australes y los loberos anglosajones, contrariamente a lo que sucedía con la generalidad de los registros oficiales de las embarcaciones loberas y balleneras —los *logbooks* (bitácoras)—, donde la regla general era consignar información de carácter técnico (rumbo, velocidad, dirección del viento, condiciones meteorológicas, etc.). En este caso, en cambio, se registran abundantes y valiosas anotaciones respecto de lo observado durante el paso de la goleta por el interior del estrecho de Magallanes.

Charles Palmer, que según se pudo establecer fue quien escribió el diario, zarpó desde Nueva York a bordo de la goleta el 16 de agosto de 1833 con destino al archipiélago patagónico y fueguino, a través de la ruta del estrecho de Magallanes. Su capitán era William Clift, del puerto de Mystic, Connecticut, y la goleta era propiedad de Silas Burrow, armador y comerciante de Stonington⁹⁵.

Con rumbo sureste, se dirigieron a las islas Cabo Verde, donde arribaron a fines de septiembre. Tras 88 días de navegación, ingresaron al estrecho de Magallanes el 12 de noviembre. Dos días después, llegaron a la bahía San Gregorio, en la costa nororiental del estrecho de Magallanes, lugar al que se dirigieron *ex profeso*, por cuanto el capitán debía contribuir al objetivo que buscaban alcanzar dos supernumerarios que venían a bordo de la embarcación. Se trata de los misioneros protestantes Titus Coan y Williams Arms, quienes entre noviembre de 1833 y marzo de 1834 permanecieron en la costa nororiental del estrecho de Magallanes con el objeto de evangelizar a los aborígenes aónikenk, intentona que a la sazón resultó infructuosa. Los detalles de aquel primer intento evangelizador quedaron registrados en la narración de Titus Coan, publicada en 1880 a partir del

⁹⁴ A pesar de que corresponde a un diario, el documento está catalogado como bitácora: *Logbook of the Mary Jane* (Log 560).

⁹⁵ Tras la guerra angloestadounidense (1812-1815), Silas Burrows se estableció en Nueva York, desde donde organizó varias expediciones dedicadas a la caza de cetáceos y otáridos (Wamsley, 2018: 25 y 27).

diario que llevó durante su estadía en el estrecho de Magallanes⁹⁶. Esta favorable circunstancia, como se verá, permite cotejar las informaciones contenidas en una y otra fuente documental.

Coan y Arms fueron influenciados para realizar labores evangelizadoras en Patagonia a través de las informaciones proporcionadas por su compatriota, el marino, explorador y lobero Benjamin Morrell, quien efectuó entre 1822 y 1831 algunas expediciones hacia la Patagonia, la Polinesia, las islas de los océanos Atlántico sur e Índico, y una controversial exploración en torno a la Antártica.

A través de intercambios epistolares, este singular personaje le recomendó a Rufus Anderson —secretario general de la Junta Americana de Comisionados para las Misiones Extranjeras— instalar una misión evangélica en las islas Guayaneco (47°40'S-75°10'O), al suroeste del golfo de Penas, en pleno archipiélago patagónico.

Morrell afirmaba que aquellas tierras poseían llanuras de gran extensión, ideales para sembrar y alimentar a miles de nativos. Con estas informaciones se planeó la venida de los dos misioneros antes nombrados, y en esas circunstancias se le solicitó al armador neoyorquino Silas Burrow que transportara a los religiosos a la citada zona en alguna de sus embarcaciones loberas.

Es así que a los misioneros se les asignó para viajar al extremo sur americano la goleta MARY JANE. Tras reunirse con su capitán, este les refirió que lo informado por Morrell respecto de las condiciones geográficas del área y del carácter de los aborígenes era completamente inexacto. Coan señala que el capitán Clift le aseguró que:

“varias veces había recorrido de arriba abajo las costas occidentales de la Patagonia; que había visto las bahías, canales, islas, la costa firme y los nativos; que había cazado lobos marinos desde la entrada occidental del estrecho de Magallanes hasta la isla de Chiloé, y que la descripción de esta costa que hacía el capitán Morrell estaba lejos de ser correcta. El capitán

⁹⁶ La narración, de autoría de Titus Coan, se publicó en 1880 bajo el título de *Adventures in Patagonia, a Missionary's Exploring Trip*. En 2006, la editorial Zagier & Urruty lo editó en español con un apéndice de notas inéditas.

Clift describió la costa diciendo que era quebrada, montañosa, desértica, y que el clima a menudo era tormentoso. Dijo que las barrancas, acantilados, y abruptos riscos y farellones marítimos hacían casi imposible el viaje por tierra a lo largo de la costa y que en bote era muy difícil y peligroso” (Coan, 2006[1880]: 35).

Clift también refuta las afirmaciones de Morrell respecto de los aborígenes canoeros de la costa occidental patagónica, afirmando que eran solo unas veintenas, y no los 20.000 individuos de los que informaba Morrell. Finalmente Clift les recomendó a los misioneros dirigirse hacia la costa nororiental del estrecho de Magallanes, donde los dejaría entre los “indios de a caballo (...), que son gente dura, pero los barcos que atraviesan el Estrecho a veces han comerciado con ellos y han salido ilesos” (Coan, 2006[1880]: 36) y que, una vez que terminara su viaje, probablemente luego de uno o dos años, podría recogerlos y llevarlos de regreso a casa.

Por los datos y descripciones de Clift, queda claro que conocía bastante mejor que Morrell el territorio, por cuanto finalmente los misioneros decidieron seguir sus recomendaciones y embarcarse con destino a la bahía San Gregorio.

Según el diario de la goleta del MARY JANE, llegaron a esa bahía el 14 de noviembre y, para sorpresa de todos, no había ningún aborígen. Clift, William Arms y Charles Palmer se internaron en la pampa y ascendieron a una colina, donde encendieron varias fogatas con el fin de atraer a los naturales, pero no lograron su cometido. Eso sí, al atardecer, al volver a la MARY JANE, se percataron de que, desde la orilla opuesta del estrecho de Magallanes, los *Terra delians*⁹⁷ (en alusión a los selk’nam, habitantes de la Tierra del Fuego) habían encendido 14 fogatas con el fin de llamar la atención de los visitantes foráneos.

Aquella denominación étnica, acaso la primera vez que se registra el uso de tal exónimo, deriva del apócope *Teradell* con el que algunos loberos designaban a la isla Tierra del Fuego, según se ha detectado no solo

⁹⁷Log 560, 14/11/1833, s/f.

en otros pasajes del diario de Charles Palmer, sino también en la bitácora del bergantín lobero HANCOX (ver Tabla 4). De igual modo, pero a inicios del siglo XX, James Radburne, un inglés que llegó a la Patagonia hacia 1892 para dedicarse al trabajo ganadero, utilizaba el término *Tierra del*, al parecer por ser de uso común en aquella época, según quedó consignado en el libro que relata sus variopintas aventuras, *El Jimmy. Bandido de la Patagonia* (Childs, 1997[1936]: 44)⁹⁸. Junto con consignar la utilización de aquel topónimo, Radburne refiere varios datos obtenidos de individuos dedicados a la caza de lobos marinos, de modo que cabe conjeturar que bien pudo conocer sobre la base de estos relatos aquella particular denominación geográfica.

El día 15 comenzaron a llegar varios aborígenes montados en sus caballos, todos ataviados con sus *kai* o quillangos, capas confeccionadas a partir de cueros de guanaco, ocasión en que además el narrador describe el color cobrizo de su piel, similar al de los aborígenes norteamericanos.

Seguidamente, más de 20 nativos subieron a bordo de la goleta, donde demostraron una disposición amistosa profiriendo a gritos las palabras “Jobac, Jobac”. Al mismo tiempo⁹⁹

“muestran su ‘stock de mercancías’, consistentes en mantas, pieles de diferentes tipos de animales, bolas (o balls) y lazos, que iban a vender por 10 o 12 tacos de tabaco cada una. Las mantas están hechas de la piel de guanaco o lama, que es muy superior en calidad a la mejor ‘lana merino’ de las que llegan al mercado de Nueva York. Por lo general, son de seis a ocho pies cuadrados y es la única prenda usada por los nativos. Algunos se dedicaban afanosamente a intercambiar, mientras que otros se divertían examinando las diferentes partes del buque. He recopilado varias lecturas sobre descripciones, como la altura de estos ‘formidables gigantes’, la curiosidad me llevó a seleccionar a uno (...) a partir de los que estaban a bordo, y al

⁹⁸ Ante la falta de evidencia que diera cuenta de la común utilización de este topónimo, tanto el traductor (Edmundo Pisano V.) como el autor de las notas del texto (Mateo Martinic B.) desestimaron utilizar el topónimo en la edición en español, ya que asumieron que era una adopción de Radburne.

⁹⁹ Log 560, 16/11/1833, s/f.

darle dos o tres tacos de tabaco, permaneciendo firmes contra el mástil, lo que hizo que en lugar de medir 7 pies y 7 pulgadas (...) su talla exacta fuese 6 pies y 6 pulgadas. El objeto de mi selección era mucho más alto que cualquier otro a bordo”¹⁰⁰.

En este caso, el tenedor del *logbook* abunda en detalles respecto de lo que le tocó experimentar y observar. En tal sentido, ratifica lo que las fuentes históricas advierten en cuanto a los habituales elementos con los que los aónikenk contaban para comerciar, sus quillangos, boleadoras, pieles de animales de variado tipo y lazos. Aparece mencionado el tabaco, lo que corrobora las observaciones de navegantes como John Byron (1764) y Luis Antonio de Bougainville (1766 y 1768) sobre la temprana afición por este producto entre los aborígenes aónikenk, y que tan habitualmente son mencionados en las bitácoras loberas como elemento de trueque.

Otro aspecto interesante es el modo como a inicios del siglo XIX aumenta la circulación de información debido a la publicación de relatos y diarios de navegación. Palmer debió saber de la existencia, y acaso sospechaba de la persistencia del mito del gigantismo de los patagones (halo de fantasía que, dicho sea de paso, las observaciones de Bougainville y Byron contribuyeron en buena medida a despejar), que, bien se sabe, proviene de las exageradas descripciones de Antonio Pigafetta, el cronista de la expedición de Fernando de Magallanes, en 1520.

Basado en aquello, corroboró empíricamente lo equivocado de algunas descripciones respecto de la estatura de los “patagones”. En este caso, estableció que su voluntario medía poco menos de 2 metros, y no los cerca de

¹⁰⁰“*showing samples of their “trading stock”, which consisted of mantles, skins of different kinds of animal, bolas (or balls) y lasso, which they would sell for 10 or 12 heads of tobacco each. the mantles are made of the skin of guanaco or lama, which is far superior in quality to the best ‘merino wool’ which in brought the NewYork market. They are generally from six to eight feet square and is the only garment used by the natives. Some were busily engaged in trafficking, while others were amusing themselves in examining the different parts of the vessel. I having recollected reading some accounts, as to the height of these “formidable giants”, curiosity led me to select the one (...), to from those that were on board, and by giving him two or three plugs of tobacco, prevailed upon him to stand against the mast which he did and instead of his measuring 7 feet 7 inches (...) his exact height rod 6 feet 6 inch. The object of my selection was far taller than any other on board”.*

2,30 que consignaban las lecturas que pudo revisar. De hecho, midió la estatura de otros seis y comenta que sus quillangos podrían ayudar a explicar el porqué de tan exageradas descripciones (Figura 20).



Figura 20. Representación de la visita de una parcialidad aónikenk a bordo de la goleta MARY JANE (Dibujo de María Paz Pacheco. Propiedad del autor. Prohibida su reproducción).

Prosigue Palmer con sus observaciones etnográficas, e intenta enseñarle a una de las nativas el uso de la cuchara, por cuanto momentos antes el cocinero había repartido melaza entre las visitas, quienes la estaban consumiendo con sus dedos. Cuando le entregó la cuchara, la mujer prestamente se la guardó entre sus ropas, sin intención de devolverla. Palmer sacó otra cuchara, la untó en melaza y la dispuso en su boca. Entonces la mujer sacó la cuchara que tenía escondida y realizó el intento por cuenta propia, luego de lo cual fue seguida por los demás aborígenes.

A continuación, narra una tragicómica situación relacionada con un intento de hurto de una de las mujeres:

“Estos indios, como todos los demás, a veces se desvían del camino de la honestidad. Tuve la oportunidad de presenciar un ejemplo de aquello. La esposa del capitán Louis —el segundo jefe— y, por supuesto, un buen ejemplo para juzgar el resto, habiendo realizado sus paseos por el buque se desvía y baja hasta los camarotes, y mientras permanece allí, diestramente logró sacar un par de pantalones desde una litera. Transcurrido poco menos de una hora, el dueño —un gran negro— se dio cuenta de la pérdida y se dirigió inmediatamente a la cubierta, donde estaba su ladrona, e hizo señales para que viniera a cubierta, pero ella probablemente comprendió la naturaleza del llamado y creyó prudente no aceptar la amable invitación, y sin embargo se quedó dónde estaba; se le ofreció tabaco, pero no parecía estar satisfecha, se mantuvo, y sacudió su cabeza al efecto. Pero este movimiento solo sirvió para enfurecer al negro, que bajó corriendo a la cabina y comenzó una pelea con ella hasta que logró agarrar fuertemente sus pantalones y la arrastró por la cubierta. Ella todavía se mantenía asida a ellos y fue así hasta que, con la ayuda de algunos tripulantes, y antes de que ella pudiera soltarlos, profirió un grito terrible que hizo eco en sus demás compañeras”¹⁰¹.

Este tipo de comportamiento también lo observan los misioneros una vez que quedan en compañía de los aborígenes, de modo que era necesario estar en constante alerta, ya que la avidez de las mujeres era difícil de satisfacer (Coan, 2006 [1880]: 61). Similar fascinación por los artefactos foráneos pudo observar Townsend en su estadía en Puerto Deseado, cuando relata que “como todos los indios, aprecian las baratijas: valoran en cuatro peniques el precio de medio metro de franela” (Townsend, 43).

¹⁰¹ “These indians like all others, deviates sometimes from the path of honesty. An instance of this kind I had an opportunity to witness. The wife of captain Louis (the second head chief) and of course a good sample to judge the rest by having in her rambles about the vessel, stray down in the forecabin, and while there, managed very dexterous to smuggle a pair of pantaloons from out of one the berths. A time of one hour elapsed before they were missed by their owner (a large negro) he immediately went aft to the cabin, where her thief them was, and made signs for her to come on deck, but she probably understanding the nature of his errand, thought it prudent not to accept, the kind invitation, but remain where she was, tobacco was offered to her but no she appeared to be satisfied, to remain, and shook her head to that effect. But this movement, only served to enrage the negro, who came running down in the cabin, and began a scuffle with her, until he had succeeded in obtaining a sure hold of the pantaloons., he then dragged her on deck, she still keeping a dead grasp upon them and it was, but by the help of some of the crew, before she could relinquish her hold, which when she did, she set up a dreadful yell and was echoed by her companion”.

El 17 de noviembre, ante la imposibilidad de partir debido a los fuertes vientos, la tripulación aprovecha la jornada para seguir comerciando con los aónikenk, además de recolectar moluscos.



Figura 21. Representación del intercambio llevado a cabo en la bahía de San Gregorio entre aborígenes aónikenk y loberos de la goleta MARY JANE (Dibujo de María Paz Pacheco. Propiedad del autor. Prohibida su reproducción).

Durante la estadía del capitán Clift en la bahía de San Gregorio se aprecia la dinámica del trato mercantil que hubo de operar en el transcurso del paso de naves de diversa nacionalidad a través del estrecho de Magallanes. Los aborígenes acudían prestamente a la costa apenas se acercaba alguna embarcación, llevando consigo cuatro o cinco manufacturas y materias primas cuyos valores de uso —que antes del contacto con grupos foráneos radicaba en la satisfacción de necesidades como vestuario, en el caso de los quillangos; en abrigo o techo con las capas de otros animales; alimentación, representada por la carne de guanaco, además de sus caballos, boleadoras

y lazos, elementos que sustentaban su economía tradicional— terminarían trastocados para derivar en mercancías con las que podían obtener elementos como tabaco, alcohol e incluso armas de fuego, obtenidos a partir de intercambios asimétricos. En determinadas circunstancias, podían llegar a darse maña para conseguir a toda costa aquellos productos a los que tempranamente se hicieron aficionados.

Hubo más instancias de interacción antes de que zarparan desde la concurrida bahía, ya que los loberos tuvieron la oportunidad de visitar el campamento de los aónikenk, instancia en que Palmer describe cómo estaban contruidos (Figura 21). Agrega que sus tolderías están hechas de todo tipo cueros cosidos entre sí con tiras angostas del mismo material, que forman un cuadrado oblongo de aproximadamente 20 pies de largo y 4 de ancho, y que la entrada era dispuesta a sotavento.

Se ocupa de admirar los animales que forman parte de la rutina vital de los naturales, como los caballos y los perros. De los primeros comenta que son de un tamaño inferior, pero de fácil manejo, y que usaban unas correas de cuero que hacían las veces de bridas, mientras que “la espuela es una simple rama doblada alrededor del talón con una espina de pescado afilada a modo de lanceta”¹⁰² y “los estribos están hechos de madera, de forma triangular, de forma que hay espacio solo para permitir que entren dos dedos del pie”. Los perros destacan por su carrera y sagacidad, son del tamaño de los terrier, y son los únicos animales que crían los nativos.

El 19 de noviembre, tras dejar a los jóvenes misioneros en la costa, Clift y su tripulación se dirigieron rumbo al suroeste, oportunidad en la que Charles Palmer registra en el diario el notorio cambio del paisaje que se da a la altura del cabo Negro (52°57'S-70°47'O), que pasa de la característica estepa a los bosques subantárticos del sector sudoccidental del austral paso interoceánico, contraste que hasta la actualidad se observa en esta sección de la costa de la península de Brunswick.

¹⁰² Esta última descripción llama la atención por cuanto si bien las fuentes etnohistóricas coinciden en que las espuelas más simples eran fabricadas de madera “con dos palos redondeados, de unos quince centímetros de largo”, en sus extremos posteriores, en vez de espinas de pescado, “llevaban dos clavos gruesos, cortos y aguzados” (Martinic, 2013: 220).

Se dirigen luego hacia Port Famine, donde Palmer, dando muestra de sus conocimientos, hace una breve reseña histórica del destino de la población fundada por Pedro Sarmiento de Gamboa en 1584:

“Una breve historia de este lugar explicará su escaso nombre actual. En el año 1581 los españoles seleccionaron este lugar para el establecimiento de una colonia y trajeron aquí a unas cuatrocientas personas de ambos sexos. Prontamente se erigió una fortaleza para proteger a los nuevos colonos de los salvajes del área y se construyó un pequeño pueblo para los emigrantes. Este incipiente asentamiento, se llamó “Philipville”, en honor al entonces monarca reinante de España, quien, atraído por las riquezas de Perú, México y las Antillas, finalmente los dejó enteramente abandonados.

Unos siete años después del establecimiento de esta colonia, fue visitada por el célebre navegante inglés Cavendish, quien embocó el Estrecho en 1587. Al llegar a “Philipville” encontró la colonia destruida por completo, y solo un individuo de los cuatrocientos quedaba vivo. Todos habían perecido de hambre, excepto 23, que para evitar un destino tan horrible, habían emprendido un desesperado viaje hacia el Río de la Plata, y sin duda, cayeron víctimas de la ferocidad de los aborígenes, ya que nunca más se escuchó de ellos posteriormente. Para perpetuar el triste destino de esta colonia, Cavendish llamó al lugar Puerto del Hambre, y le dio al infeliz sobreviviente un pasaje a Inglaterra”¹⁰³.

Aquí proporciona una acertada descripción de un aparente grupo mestizo, de los que tanta información entregó en su momento William Low a los hidrógrafos británicos Philip P. King y Fitz-Roy¹⁰⁴. Al respecto, señala Palmer de los *sepalios* (zapallos o guaicurúes):

¹⁰³ Log 560 (20/11/1833), s/f.

¹⁰⁴ A integrantes de este grupo se les achaca el asesinato de Bernardo Philippi en octubre de 1852, cuando recién había sido nombrado gobernador de la colonia de Magallanes (Martinic, 1984: 63).

“Esta bahía es el principal lugar de descanso para los indios sepalios. Esta tribu es una mezcla de los indios Santa Cruz y Terra delians [en este caso se refiere a los kawésqar], son más bien una raza diminuta, y son mucho más asquerosos que cualquiera de las tribus de las que provienen. Su instrumental de guerra es similar a los de la tribu de Santa Cruz, a saber, las bolas o bola y el lazo. Las bolas son un aparato que consta de tres bolas cubiertas de piel y atadas con correas de cuero de alrededor de 2 yardas de largo. El lazo es simplemente una larga correa de cuero trenzado, de 30 pies de largo, con un nudo corredizo en el extremo”¹⁰⁵.

Cabe preguntarse si Palmer ya había estado por estas latitudes, ya que no menciona explícitamente que se hayan encontrado con los guaicurúes durante el viaje que nos ocupa, por lo que caben dos hipótesis: su descripción se basó en la narrativa de alguna expedición, de las que dio muestras de conocer, o el presente viaje no fue el primero que le tocó realizar. Otra alternativa sería que el capitán Cliff le haya proveído la información, máxime si se toman en cuenta las descripciones que entrega a Coan y Arms cuando realizaban los preparativos de su misión evangelizadora.

El 29 de noviembre de 1830, la tripulación del MARY JANE llega al área de la boca occidental del estrecho de Magallanes, desde donde se dirige a la isla Landfall (Recalada, 53°19'S-74°13'O), lugar en que reciben la visita de un grupo de canoeros kawésqar. Antes divisaron gran cantidad de pinnípedos, toninas (*porpoises*) y ballenas, lo que hizo pensar a la tripulación que el viaje sería lucrativo y de corta duración. Establecieron un intercambio mercantil teniendo como protagonista a Palmer, quien obtuvo unas flechas y algunos abalorios.

El capitán había ido a la costa “con un tirador de pistolas, que es una buena máxima para cuando se está entre indios, ya que es mejor estar preparados”¹⁰⁶.

¹⁰⁵ “This bay is the principal resorting place, for The Sepalios Indians. This tribu is a mixture of the Santa Cruz and Terra delians, they are rather a diminutive race, and are much more filthy than either of the tribes which they originates from. Their mode of warfare is similar to that of the Santa Cruz tribe viz the bolas or ball and lasso. The bolas is a apparatus which consist of three balls inclosed in hide, and attach to hide thong about 2 yards long. The lasso is simply a long thong of twisted hide, say 30 feet long having on one end a regular slip noose”.

¹⁰⁶ “with a brace of pistols for it is a good maxim when among the indians, to be always prepared”.

De acuerdo a la versión de Palmer, luego la situación se vuelve confusa, ya que intempestivamente uno de los indios lo habría atacado con un garrote. Este logra esquivar el golpe gracias a las flechas que portaba en sus manos, y, cuando se venía el segundo golpe, un miembro de la tripulación le presta ayuda, logrando que los indios se alejen al constatar que estaban en inferioridad numérica y física. Ya fuera de la embarcación, los aborígenes intentan agredirlos nuevamente, momento en que Cliff le dispara al agresor, aunque sin apuntarle directamente. Los indios fueron dejados en el lugar y la goleta siguió su curso.

Debido a problemas de salud, el tenedor del diario abandona la MARY JANE y se embarca en la goleta lobera ANTARCTIC, del capitán James Nash, que se dirigía a las Malvinas/Falkland a través del estrecho de Magallanes. Esto explica que el diario solo registre hasta el 3 de diciembre y, por ende, lo que vino después no quedó consignado por escrito.

Sin embargo, el *logbook* de la goleta HANCOX contiene información que permite conocer parcialmente el derrotero seguido por Cliff y su tripulación.

Entre abril de 1834 y marzo de 1835 siguieron cazando en el archipiélago patagónico¹⁰⁷, en un área geográfica en torno a la latitud 50°S y 53°S. A esta última altura, en los islotes Evangelistas, el 10 de enero de 1835 obtienen 506 otáridos, según reporta Albert Weaver, el tenedor de la bitácora de la HANCOX. El último encuentro con la MARY JANE ocurre en la bahía Agua Fresca (Fresh Water, 53°22'S-70°58'N), localizada 25 km al sur de la actual ciudad de Punta Arenas, el 7 de marzo de 1835. La estadía en este lugar sugiere que la expedición iba de camino a Estados Unidos, ya que en Clark (1887: 452) se registra la llegada de esta goleta a Nueva York en 1835, aunque no se indica la fecha precisa. Considerando los tres meses que en promedio tomaba el viaje desde el estrecho de Magallanes hacia los puertos loberos norteamericanos, y algunos días adicionales que ocupaban en pasar a las islas Malvinas/Falkland, los marineros capitaneados por W. Cliff probablemente arribaron hacia aquella ciudad a mediados de junio de aquel año.

¹⁰⁷ Durante 1834 se registró su avistamiento los días 18/4, 31/8, 4/9 y 13/9 y durante 1835: 26/1, 3/3 y 7/3. Log 731, fechas indicadas, s/f.

Sobre la situación acaecida entre un kawésqar y un miembro de la tripulación del MARY JANE, todo hace suponer que algo debió molestar a los naturales, ya que no se explica que actuasen tan desafiantemente, sabiéndose en inferioridad numérica y sobre la cubierta de una goleta, o simplemente, que vislumbró la posibilidad de hacerse de algunos objetos que portaba Palmer y huir a su canoa donde había augien aguardando por él.

Más allá de esta situación conflictiva, que bien pudo influenciar la decisión del escritor del diario de irse de vuelta a casa en otra goleta, las observaciones realizadas durante la estadía en bahía San Gregorio son de suyo interesantes, no solo por la relativa amplitud de aspectos de los que se ocupa, sino también por su carácter inédito, lo que corrobora la existencia de habituales relaciones sociales entre *sealers* y aborígenes, muchas de las cuales difícilmente puedan llegar a conocerse. Solo desde los puertos de Stonington, Mystic y New London salieron más de 103 embarcaciones (Tabla 1), o las más de 124 que desde diferentes puertos, directa e indirectamente, tocaron las costas de Patagonia, Tierra del Fuego, islas Malvinas/Falkland, de los Estados, o aquellas que en su paso hacia las islas Shetland del Sur pudieron incluirlas en su itinerario (Tabla 5).

Efectivamente, Charles Palmer decidió embarcarse en la goleta del capitán James Nash. El 1 de diciembre de 1833, la goleta MARY JANE se encuentra con la embarcación ELYZABETH JANE, capitán Richard Alberton, quienes estaban cazando en las inmediaciones de isla Recalada. A este capitán le solicitó un pasaje de vuelta a Estados Unidos, quien le refiere que estará aún por algunos meses cazando, pero le informa que en las cercanías andaba cazando otra goleta, la ANTARCTIC, de Nueva York. De este modo, en algún momento, tras abandonar la goleta capitaneada por William Clift y quedando momentáneamente en la ELYZABETH JANE, Palmer se embarcó en la ANTARCTIC.

Lo anterior queda corroborado en los datos que consignara en su momento el misionero Titus Coan, quien apunta que el 24 de enero divisaron aquella goleta y el 26 se encontraban a salvo a bordo de la cubierta del ANTARCTIC. Este día, ya a bordo de la goleta del capitán James Nash, Coan comenta: “Charles Palmer también estaba jubiloso al comprobar su situación, y su salud estaba mejorando rápidamente” (Coan, 2006[1880]: 137).

A propósito de lo anterior, valga la siguiente digresión a partir de lo registrado por Titus Coan, relativa a la planificada estratagema que posibilitó el “rescate” de los misioneros, por cuanto entregan luces respecto de la negativa influencia de las visitas de navegantes foráneos en el modo de vida ancestral de los aónikenk, y, de otro lado, ayudan a entender por qué fracasaron los demás intentos evangelizadores entre los aónikenk (por ejemplo, Teófilo Schmid en 1858 y Juan Hunziker entre 1861 y 1862).

El 24 de enero de 1834, el capitán del ANTARCTIC envió a tierra a su hermano Joseph Nash y a Charles Palmer (antes tripulante de la MARY JANE) para comunicarles a los religiosos el plan para sacarles de ahí. En tal contexto, el capitán decide invitar a bordo del ANTARCTIC a varios nativos, incluida la “Reina” María, con el fin de retenerlos temporalmente en la goleta y enviar dos botes a la orilla, uno de señuelo cerca del campamento y otro hacia un lugar distante a un kilómetro.

Tal situación respondía al cambio de actitud de los aónikenk toda vez que se enteraron de la intención de los religiosos de abandonar el territorio.

La maniobra de embarque de los misioneros resultó exitosa, ya que simultáneamente bajaron a María y los demás nativos en otro bote. Cuando las embarcaciones se cruzaron, estos manifestaron su disgusto arrojando al mar un lote de folletos religiosos. Al respecto, el misionero señala:

“El capitán [James Nash] nos dijo que esos folletos habían sido robados de su cabina, que María le había dicho que teníamos el baúl lleno de ellos que eran muy malos y que, por medio de nuestro papel, les impedíamos obtener ron y tabaco. (...) Nos dijo que la vieja reina se había mostrado muy ingrata, porque después de haberle dado grandes cantidades de pan y otros comestibles, ella le dijo que era “muy malo” por sacarlos de allí y que lo apuñalarían si iba a la costa. Nos dijo que nuestra influencia para eliminar los vicios de estos nativos había sido completamente superada por los marinos que se detenían allí y que decían a los nativos que habíamos ido a estar con ellos solo para evitar que obtuvieran las cosas que ellos querían de los barcos; que éramos gente mala y que les aconsejaban que nos eliminaran” (Coan, 2006[1880]: 132-133).

Lo expresado por Nash trasunta una valoración adicional, porque “los marinos que se detenían allí” eran personajes dedicados a la misma actividad que él y que mayormente eran sus coterráneos.

En tal sentido, y basado en lo observado en las fuentes documentales analizadas a lo largo de este libro, se infiere que los comentarios negativos respecto de la influencia religiosa que algunos loberos hacían saber a los aborígenes eran una estrategia para asegurar la continuidad del provechoso intercambio mercantil con ellos, de quienes no solo obtenían en favorables condiciones sus elaborados quillangos u otras confecciones, sino también abundantes cantidades de carne de guanaco que les permitían proseguir con sus largas travesías, y cuya principal moneda de cambio, además de baratijas, pan u otros comestibles, eran el tabaco y las bebidas alcohólicas.

La otra estrategia detectada, según se vio en el capítulo anterior, es la carta dejada por el lobero británico William Low a la cacica María, cuyo verdadero objetivo respondería a la protección de sus intereses y no a los explicitados en la misiva. De hecho, el misionero William Arms, acompañante de Coan, relata que muchos de los nativos exhibían los regalos del capitán Low manifestando su alegría al enterarse de que probablemente aquel personaje se encontraba de vuelta en Europa¹⁰⁸. En ese contexto, agrega que los indios han “sido objeto de muchos abusos por parte de quienes se han detenido aquí y probablemente nunca han tratado, antes que con nosotros, con un individuo que haya demostrado el menor interés por ellos, por virtud o carácter” (Coan, 2006: 212-213).

Como se señaló, los loberos procuraban mantener el trato mercantil con los nativos no solo por su interés en las manufacturas de los naturales, sino

¹⁰⁸ Arms emite ese comentario en noviembre de 1833. Como se vio al momento de analizar la trayectoria de William Low, en aquel entonces este se hallaba apostado en los islotes Kindley (isla Soledad o East Falkland), tras enterarse de un alzamiento que terminaría con la vida del lobero Mathew Brisbane, en ese momento a cargo del establecimiento de Port Louis. A inicios de febrero se embarcó como práctico al servicio la expedición comandada por Fitz-Roy, en momentos en que la *ADVENTURE*, ex-*UNICORN* (de la que anteriormente Low era propietario), recorría las Malvinas/Falkland. Sin saberlo, los misioneros se cruzaron con William Low mientras estuvieron en el archipiélago malvinense. El 15 de febrero de 1834 Coan registra en su diario: “Casi a la noche entraron al puerto y anclaron cerca de nosotros dos goletas, el Unicornio, un velero inglés armado que vigilaba estas islas, y el Elizabeth Jane” (2006[1880]: 145). Estaban en la isla Speedwell o Eagle, 52°13'S-59°43'0W.

también por estrategia, ya que a través de ellos podían conseguir carne — fundamentalmente de guanaco—, sobre todo en el período en que las expediciones loberas se concentraron en el estrecho de Magallanes y la Tierra del Fuego, lugares donde solo era posible obtener dicho suministro de la mano de los aónikenk, máxime si se considera que la alternativa más cercana eran las islas Malvinas/Falkland. En las bitácoras que se analizan a continuación se observa claramente lo que se acaba de afirmar.

TABLA 5. REGISTRO DE EMBARCACIONES LOBERAS CON DESTINO A LAS MALVINAS/FALKLAND, PATAGONIA, TIERRA DEL FUEGO, SHETLAND DEL SUR, 1786-1845(*)

Año	Navío	Capitán(*)	Puerto	Destino/Paso
1786	STATES	Daniel Greene	Nantucket	Malvinas/Falkland
1791	HANCOCK	Samuel Cromwell	Boston	I. de los Estados
1793	SWALLOW	Latham Gardner	Nantucket	Malvinas/Falkland
1797	¿?	David Bunker	New York	Malvinas/Falkland
1797	GOWLAND	Bazilia North	Boston	Malvinas/Falkland
1798	NEPTUNE	Daniel Greene	New Haven	Patagonia, Malvinas/Falkland
1798	BETSEY	Edmund Fanning	New York	Malvinas/Falkland
1798	BARCLAY	Griffin Barney	New Bedford	Patagonia
1799	PRUDENCE	Jonathan Paddock	Nantucket	Patagonia
1800	ASPASIA	Edmund Fanning	New York	Malvinas/Falkland, Georgia del Sur
1800	SALLY	Nathaniel Storer	New Haven	Patagonia, Malvinas/Falkland, Georgia del Sur
1801	MARS	Uriah Swain	New London	I. de los Estados
1801	MIANTIMONO	Valentine Swain	New London	I. de los Estados
1801	ONICO	George Howe	New London	I. de los Estados
1803	ALLIANCE	Amaziah Gardner	Nantucket	Patagonia
1804	MENTOR	Wilson Jacobus	Boston	Patagonia
1807	UNION	Hussey	Nantucket	Patagonia
1807	TRIMUPH	Caleb Britnall	New Haven	Malvinas/Falkland
1808	MANILA	McCleave	Nantucket	Patagonia
1812	NANINA	Valentine Barnard	New York	Malvinas/Falkland
1815	BELVIDERE	Baxton	New York	Patagonia
1815	LYDIA	McCleave	Nantucket	Patagonia
1815	MARIA	Worth	Nantucket	Patagonia
1815	VOLUNTEER	Edmund Fanning	New York	Malvinas/Falkland
1815	ZEPHYR	Caleb Britnall	New Haven	Malvinas/Falkland
1816	INDUS	Obed Joy	Nantucket	Patagonia
1817	MARY	Howland	New Bedford	Patagonia
1817	SEA FOX	Edmund Fanning	New York	Malvinas/Falkland
1817	JANE MARIA	Benjamin Pendleton	New York	Malvinas/Falkland
1817	WILLIAM THACHER	Tucker	New Bedford	Patagonia
1818	JANE MARIA	James Sheffield	New York	Malvinas/Falkland, Tierra del Fuego
1818	GLEANER	David Leslie	New Bedford	Patagonia
1819	GLEANER	David Leslie	New Bedford	Patagonia
1820	HERSILIA	James Sheffield	Stonington	Shetland del Sur
1820	ELIZA	James Brown	Londres	Patagonia, Tierra del Fuego
1820	JANE	James Weddell	Londres	Shetland del Sur
1820	ESTHER O'KANE	¿?	Boston	Shetland del Sur
1820	GENERAL KNOX	William Orne	Salem	Shetland del Sur
1820	HENRY	B. I. Brunow	New York	Shetland del Sur
1820	HUNTRESS	Chris Burdick	Nantucket	Shetland del Sur
1820	WILLIAM	Tristan Folger	New York	Shetland del Sur

Interacción entre loberos norteamericanos y aborígenes australes

Año	Navío	Capitán(*)	Puerto	Destino/Paso
1820	NANCY	Benjamin Upton	Salem	Malvinas/ Falkland, Shetland del Sur
1820	HERO	Nathaniel Palmer	Stonington	Shetland del Sur
1820	EXPRESS	Ephraim William	Stonington	Shetland del Sur
1820	FREE GIFT	Thomas Dunbar	Stonington	Shetland del Sur
1820	FREDERICK	Benjamin Pendleton	Stonington	Shetland del Sur
1821	ALABAMA PACKET	William Fanning	Stonington	Shetland del Sur
1821	EXPRESS	Thomas Dunbar	Stonington	Shetland del Sur
1821	FREE GIFT	Benjamin Cutler	Stonington	Shetland del Sur
1821	FREDERICK	Benjamin Pendleton	Stonington	Shetland del Sur
1821	JAMES MONROE	Nathaniel Palmer	Stonington	Shetland del Sur
1821	HERO	Harris Pendleton	Stonington	Shetland del Sur
1821	CHARITY	Charles Barnard	New York	Shetland del Sur
1821	ESSEX	Josiah Chester	Stonington	Shetland del Sur
1821	GENERAL SCOTT	¿?	New London	Shetland del Sur
1821	HARMONY	Thomas Ray/Hodges	Nantucket	Shetland del Sur
1821	HURON	John Davis	New Haven	Shetland del Sur
1821	JANE	James Weddell	Londres	Shetland del Sur
1821	BEAUFOY	Michael MacLeod	Londres	Orcadas del Sur, Shetland del Sur
1822	WASP	Benjamin Morrell	New York	Malvinas/ Falkland, I. de los Estados, Patagonia
1822	ADEONA	William Low	Greenock	Shetland del Sur, Malvinas/ Falkland, Patagonia
1822	BEAUFOY	Mathew Brisbane	Londres	Malvinas/ Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego, Georgia del Sur, Shetland del Sur, Orcadas del sur.
1822	JANE	James Weddell	Londres	Malvinas/ Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego, Georgia del Sur, Shetland del Sur, Orcadas del sur.
1823	SUSSANA ANN	Brown / Lovell	Londres	Patagonia, Shetland del Sur
1825	SUSSANA ANN	Robert Ferguson	Londres	Patagonia/ Shetland del Sur
1824	TARTAR	Benjamin Morrell	New York	Malvinas/ Falkland, Patagonia
1824	DART	William Low	Liverpool	Malvinas/ Falkland, Shetland del Sur, Patagonia
1825	ADEONA	Andrew Low	Greenock	Malvinas/ Falkland, Shetland del Sur, Patagonia
1825	DART	William Low	Liverpool	Malvinas/ Falkland, Shetland del Sur, Patagonia
1825	PENGUIN	William Pendleton	Stonington	Malvinas/ Falkland, Tierra del Fuego.
1825	ELIZA ANN / UXOR	Benjamin Cutler	Stonington	Patagonia
1826	BEAUFOY	Matthew Brisbane	Londres	Malvinas/ Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego, Georgia del Sur, Shetland del Sur.
1826	PRINCE OF SAXE COBOURG	Matthew Brisbane	Londres	Shetland del Sur, Tierra del Fuego
1826	ADEONA	Andrew Low	Greenock	Shetland del Sur, Malvinas/ Falkland, Patagonia
1826	UXBRIDGE	William Low	Greenock	Shetland del Sur, Malvinas/ Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego
1826	DART	A. Duncan	Greenock	Shetland del Sur, Malvinas/ Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego
1827	SARAH ATKINS	Kenney	Portsmouth (EE.UU.)	Malvinas/ Falkland
1827	ADEONA	Andrew Low	Greenock	Shetland del Sur, Malvinas/ Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego
1827	UXBRIDGE	William Low	Greenock	Shetland del Sur, Malvinas/ Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego
1827	PENGUIN	Alexander Palmer	Stonington	Malvinas/ Falkland, I. de Los Estados
1828	HARRIET	Gilbert Davison	New York	Malvinas/ Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego
1828	UXBRIDGE	William Low	Greenock	Shetland del Sur, Malvinas/ Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego
1829	UXOR	Benjamin Cutler	Stonington	Malvinas/ Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego
1829	PACIFIC	James Brown	New York	Georgia del Sur

Año	Navío	Capitán(*)	Puerto	Destino/Paso
1829	UXBRIDGE	William Low (*)	Greenock	Shetland del Sur, Malvinas/Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego
1829	MERCURY	William Low	Greenock	Shetland del Sur, Malvinas/Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego
1829	PENGUIN	Alexander Palmer	Stonington	I. de los Estados, Shetland del Sur
1829	ANNAWAN	Nathaniel Palmer	Stonington	I. de los Estados, Shetland del Sur
1829	SERAPH	Benjamin Pendleton	Stonington	I. de los Estados, Shetland del Sur
1829	ADEONA	William Low	Greenock	Malvinas/Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego
1830	ADEONA	William Low	Greenock	Malvinas/Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego
1830	UXBRIDGE	William Low (*)	Greenock	Malvinas/Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego
1831	CHARLES ADAMS	Alexander Palmer	Stonington	Shetland del Sur
1831	ADEONA	William Low	Greenock	Malvinas/Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego
1831	UXBRIDGE	William Low	Greenock	Malvinas/Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego
1831	TELEGRAPH	Bray	Bristol (EE.UU.)	Tierra del Fuego
1832	ADEONA	William Low	Greenock	Malvinas/Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego
1832	UNICORN	William Low	Montevideo	Malvinas/Falkland, Patagonia, Tierra del Fuego
1833	HAMILTON	Pendleton	New York	Malvinas/Falkland
1833	ONLY SOON	Benjamin Cutler	Stonington	Tierra del Fuego
1833	SUN	Trott	New London	Malvinas/Falkland
1833	MARY JANE	William Clift	New York	Patagonia
1833	PLUTARCH	Thomas Miner	Mystic	Malvinas/Falkland
1833	TALMA	Gurdon Allyn	New London	Patagonia, Shetland del Sur, Malvinas/Falkland
1833	ELYZABETH JANE	Alberton	New York	Tierra del Fuego
1833	TRANSPORT	Bray	Bristol (EE.UU.)	Tierra del Fuego
1833	MCDONOUGH	Hiram Cliff	New London	Malvinas/Falkland, Patagonia
1833	HANCOX	Gilbert Davison	New York	Patagonia
1833	MONTGOMERY	Phineas Wilcox	Mystic	Patagonia
1834	PERUVIAN	?	Boston	Patagonia
1834	ANTARCTIC	James Nash	Westerly (EE.UU.)	Patagonia
1836	COLOSSUS	Lyman Hall Jr.	Stonington	Patagonia
1835	ATHENIAN	Rowland Hallett/ James Nash	New York	Patagonia, Tierra del Fuego, Malvinas/Falkland, I. de los Estados
1836	BETSEY	William Noyes	New London	Patagonia, Malvinas/Falkland
1836	CORVO	William Beck	Stonington	Malvinas/Falkland
1837	BOLTON	Thomas Burch	Stonington	Malvinas/Falkland, Patagonia
1837	CORVO	William Beck	Stonington	Malvinas/Falkland
1837	ANN HOWARD	Luther Johnson	New London	Malvinas/Falkland
1839	BENJAMIN D'WOLF	Smiley/W. Baro (*)	Newport	Tierra del Fuego
1840	BETSEY	William Noyes	New London	Patagonia, Malvinas/Falkland
1842	BETSEY	Stephen Perkins	New London	Patagonia, Malvinas/Falkland
1842	ENTERPRISE	Benjamin Ash	Stonington	Patagonia
1844	BETSEY	Stephen Perkins	New London	Patagonia, Malvinas/Falkland
1845	LEADER	Mosses Pray	New London	Patagonia

(*): Se incluyen todas aquellas embarcaciones de las cuales hay referencias concretas en los lugares citados ejecutando labores de caza de pinnípedos, excepto las áreas que aparecen con denominaciones genéricas como "South Seas", "South Atlantic", etc.

EL VIAJE DE LA GOLETA HANCOX AL CABO DE HORNOS¹⁰⁹

Desde el puerto lobero de Stonington, en la costa de Nueva Inglaterra, zarpó la goleta HANCOX el 15 de julio de 1833. El *logbook* registra como capitán a Gilbert Davison, quien anteriormente había zarpado hacia los mares del sur a cargo de la goleta HARRIET. Al día siguiente pasaron frente a Block island (41°10'N-71°34'W), para dirigir sus velas a las Cabo Verde, las que, por alguna extraña circunstancia, no visitaron, aun cuando el *logbook* registra que el 10 de agosto estaban a pocas millas del archipiélago; sin embargo, prosiguen viaje hacia el sur.

El 26 de agosto traspasaron la línea ecuatorial y a mediados del mes siguiente estaban en la latitud de Río de Janeiro. Ya el 2 de octubre alcanzaron el cabo Tamar, en el extremo noreste de la isla Pebble (o de Borbón), en el sector norte de la isla Gran Malvina/West Falkland, tras 79 días de navegación. Allí cazaron 50 gansos, para luego dirigirse al *rendez vous* de isla New, donde recargaron agua fresca, cazaron 20 lobos de dos pelos y en *egg rockery* cogieron 300 huevos.

El 17 de octubre alcanzaron la isla de los Estados, donde prosiguieron la faena cinegética, y, además de recargar sus barriles con agua, obtuvieron madera. Desde aquí salieron hacia el cabo de Hornos, el 24 de noviembre.

A los dos días llegaron a las cercanías del Falso Cabo de Hornos (55°43'S-68°03'O), en la península Hardy, en el extremo noreste de la isla Hoste, donde avistaron una fogata montada por los indios yagán. En las cercanías se encontraron con dos goletas loberas, TALMA (capitán Gurdon Allyn) y MONTICELLO (capitán Clift), y en compañía de ambas se dirigieron a las islas Ildefonso y Diego Ramírez.

En esta parte del viaje se habría asociado con el capitán Gurdon Allyn de la goleta TALMA, ya que la HANCOX retornó súbitamente a las Malvinas/Falkland, donde continuó cazando hasta los primeros días de marzo. De

¹⁰⁹ Logbook of the Hancox (Log 731), G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.

acuerdo con el *logbook*, la TALMA¹¹⁰ arribó al archipiélago malvinense el 2 de marzo de 1834, proveniente desde las islas Shetland del Sur, y en las cercanías de la isla New embarcó 306 pieles a bordo de la goleta HANCOX¹¹¹.

Con el fin de ejemplificar lo variado de las informaciones de algunos *logbook*, se mencionan algunos registros de la bitácora del HANCOX.

Durante su estadía en aquel archipiélago, se encuentran con la goleta británica antes llamada UNICORN y renombrada ADVENTURE, que para aquel entonces pasó a formar parte de la expedición hidrográfica de Robert Fitz-Roy junto a la BEAGLE¹¹².

La bitácora consigna que entre el 12 y el 18 de enero de 1834 se dedicaron a cazar grandes cantidades de gansos y cerdos cimarrones, y que al siguiente día dejaron en la costa de la isla Beaver (San Rafael) una cuadrilla con provisiones para un mes. Estas maniobras eran habituales en los cruceros loberos, ya que les permitían concentrar la búsqueda de pinnípedos en un radio geográfico más amplio y minimizar, en la medida de lo posible, la duración de las expediciones. Lo mismo registró el *logbook* de la goleta MARY JANE cuando halló en las cercanías de la boca occidental del estrecho de Magallanes una cuadrilla de loberos que habían sido dejados por el capitán de la goleta ELYZABETH JANE¹¹³.

Desde aquella isla se dirigieron a continuar con sus faenas hacia la Patagonia occidental, y arribaron a la boca oriental del estrecho de Magallanes el 9 de marzo de 1834. A los tres días, llegaron a bahía San Gregorio, lo que quedó escuetamente consignado en la bitácora: “Fuimos a la orilla y compramos algo de carne fresca a los nativos y 4 mantas”¹¹⁴.

¹¹⁰ Cabe consignar que aunque se pudo acceder al *logbook* de la goleta TALMA, su estado de conservación impide hacer un examen riguroso. Sin embargo, entre las escasas líneas que dejan ver su contenido, el día 4 de marzo de 1833 registra: “*schooner Hancox left here for the west*”. En *Logbook of Talma (Log 30)*, G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc., 4 de marzo 1834, s/f.

¹¹¹ El 2 de marzo el diario de Titus Coan registra el encuentro con la goleta TALMA. Días antes, los misioneros que venían en el ANTARCTIC se habían encontrado con la HANCOX, instancia en que el capitán Davison les informó que a los pocos días se reuniría con la TALMA —con la que estaba asociado— y que en esa embarcación se podían ir de regreso a Estados Unidos, lo que finalmente ocurrió (Coan, 2006[1880]: 147-148).

¹¹² Log 731, 24/1/1834, s/f.

¹¹³ Log 560, 1/12/1833, s/f.

¹¹⁴ “*Went on shore and bought some fresh meat of the natives and bought 4 mantles*”.

Producto de los fuertes vientos, se quedan en el lugar una semana, por lo que es dable sugerir algún otro encuentro con los aónikenk. De hecho, el 19 de marzo el *logbook* consigna que un bote va a la costa a conseguir algo de madera. No se dan mayores detalles, sin embargo, se confirma la importancia de la bahía San Gregorio como un sitio histórico de encuentros entre aónikenk y navegantes, cuyo primer trato intercultural se registra en 1580, durante la expedición de Pedro Sarmiento de Gamboa. Considerando las fuentes documentales analizadas hasta aquí, todos los viajes loberos que incluyeron en su derrotero el interior del estrecho de Magallanes (HARRIET, MARY JANE, ANTARCTIC, PERUVIAN) tuvieron contacto con los aónikenk.

El 21 de marzo navegan hacia la costa opuesta a la bahía de San Gregorio, es decir, hacia el norte de la Tierra del Fuego, y en un lugar que llaman *Fish cove*¹¹⁵ ven una manada de guanacos a los que tratan de disparar, sin éxito. Desde aquí prosiguen hacia el sur del estrecho magallánico, y se detienen en distintos lugares a recargar agua y cortar madera. En los días siguientes se dedicaron a cazar lobos de un pelo, toninas, nutrias y, por cierto, lobos finos. Concentraron sus operaciones en torno a las islas del archipiélago Reina Adelaida (52°10'S-74°40'O) por el sur, hasta el canal Trinidad y Wilde por el norte, justo al sur de la isla Wellington (49°22'S-74°55'O).

El 18 de abril se toparon con parte de la tripulación de la goleta MARY JANE¹¹⁶, al igual que en los siguientes días, sumado a la MONTGOMERY, con las que finalmente se reúne en las cercanías de los islotes Evangelistas. Dado el reparto de pieles entre aquellas embarcaciones, se deduce que habrían estado trabajando en asociación. El *logbook* registra que el MARY JANE llevaba 481 pieles de primera y 25 de popis, de las cuales se embarcaron la totalidad de las pieles de las crías y 70 de las “*prime skins*”¹¹⁷.

¹¹⁵ Fish cove puede corresponder a una pequeña caleta situada en la actual bahía Felipe (52°51'S-69°56'O), de acuerdo con un mapa derivado de la expedición del inglés John Narborough, quien recorrió el estrecho de Magallanes en 1670. Ver raremaps.com/gallery/detail/23297?view=print

¹¹⁶ Log 731, 18/4/1834, s/f.

¹¹⁷ Log 731, 26/1/1835, s/f.

En uno de los tantos recorridos por los canales patagónicos, dieron con una partida de aborígenes canoeros, los que subieron a bordo de la HANCOX el 1 de junio. Esto aconteció al sur de la isla Wellington, territorio ancestral de los kawésqar. Lamentablemente, la bitácora no recoge los pormenores de este encuentro, pero dado que a los aborígenes se les permitió subir a la goleta, se asume que se habría realizado en términos cooperativos.

Se ha mencionado que la tripulación se dedicaba, entre otras tareas, a recolectar madera. En este caso, además de servirles para cocinar la grasa de los lobos de un pelo que iban acumulando¹¹⁸, también debieron ocuparla para erigir un refugio de emergencia donde construyeron un bote con el fin de reponer el que días antes había hecho aguas. Se incluyen todas estas situaciones dado que por un lado reflejan la dinámica que caracterizaba a esta actividad —riesgo y trabajo en condiciones precarias— y, de otro, ejemplifican la manera en que estos cazadores-exploradores iban adquiriendo y acumulando conocimientos respecto de las particularidades del medio físico y humano.

El registro del *logbook* es abandonado entre el 25 de septiembre de 1834 y el 25 de enero del año siguiente. Desde fines de enero continuaron trabajando en torno a la boca occidental del estrecho de Magallanes, para finalizar con las faenas el 28 de febrero, momentos en que emprendieron el regreso, no sin antes pasar a cortar madera y recargar agua en puerto Gallant, lo mismo que hacen en la bahía de Agua Fresca. El día 8 de marzo se lee: “*Laying on Oazy harbour trading with the indians*”¹¹⁹.

Puerto Oazy (52° 43'S-70° 36'O), que se localiza al oeste de la bahía San Gregorio, corresponde a un fondeadero de aguas bajas poco utilizado por las embarcaciones. El registro recién entregado, junto con otros tres que se detectaron —incluidos más adelante—, dejan en evidencia que esta bahía constituyó un sitio alternativo a San Gregorio para hacer tratativas mercantiles con los aónikenk, lo que constituye un interesante

¹¹⁸ Log 731, 8/7/1834, s/f.

¹¹⁹ Log 731, 8/3/1835, s/f. “Apostados en puerto Oazy, comerciando con los indios”.

antecedente, ya que históricamente solo se registra un encuentro intercultural en este lugar hasta antes de 1834 (Martinic, 1995: 345).

Ya finalizando con el derrotero de la HANCOX, sale del estrecho de Magallanes hacia el Atlántico, en vía directa, por cuanto no pasa a las Malvinas/Falkland. En abril estaba frente a las costas del Brasil, en Pernambuco, donde se abastecieron de frutas y provisiones, y dos miembros de la tripulación aprovecharon la ocasión para desertar de la embarcación. Finalmente la goleta arribó al puerto de Stonington el 22 de mayo de 1835.

EL ATHENIAN: "CON DESTINO A UN VIAJE DE EXPLORACIÓN-DESCUBRIMIENTO A LOS MARES DEL SUR"¹²⁰

Con este sugerente título, el anónimo tenedor del *logbook* del bergantín ATHENIAN¹²¹ comienza el registro de este viaje mixto, dedicado a la caza de ballenas y lobos de mar. Sale desde Nueva York el 24 de mayo de 1836, bajo la capitania de Rowland Hallett, en compañía de otro bergantín, el JULIA, capitaneado por James Nash. Sin embargo, Hallett es reemplazado en el cargo por este último el 17 de octubre de 1836, cuando los bergantines estaban en la latitud 44°12'S, en la costa oriental de la Patagonia. Este último marinero ya había estado recorriendo los mares australes, cuando en 1834 capitaneaba el ANTARCTIC, ocasión en que tuvo la oportunidad de otorgar pasaje de retorno a Estados Unidos a los misioneros Titus Coan y William Arms.

El derrotero inicial incluyó una recalada en la isla Fernando de Noronha (3°51'S-32°25'O) y en Río de Janeiro, lugares donde pasaron a abastecerse de provisiones y de agua. En octubre estaban en las costas de la Patagonia oriental, lugar donde se dedicaron a cazar ballenas y lobos marinos. El 17 de octubre, aproximadamente a la altura de cabo Raso (44°20'S-65°14'O), se

¹²⁰ "Bound on a voyage of a Adventure discovering to the south Seas".

¹²¹ Logbook of the Athenian (Log 4), G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.

acercaron a la costa y montaron un *try-work*, artefacto utilizado para el proceso de transformación de la grasa en aceite.

Permanecieron en faenas balleneras hasta mediados de noviembre, cuando optan por dirigirse al sector del cabo de Hornos, donde arribaron el 2 de diciembre, anclando en la extensa bahía Nassau (55°25'S-67°40'O). En algún lugar de difícil localización al sur de la Tierra del Fuego, encontraron una partida de indios yagán. Fueron a la costa, tal vez llevados por la curiosidad, y obtuvieron una carga de agua de su parte, lo que permite suponer que el encuentro se llevó en buenos términos.

Aquello ocurrió diez días después de que arribaron a la bahía Nassau y, posteriormente, el 26 de enero de 1837, el *logbook* consigna “*all of the boats on the lookout but sew nothing but sew Indians all day*”¹²². Al contrario del primer encuentro, más bien pacífico, en esta oportunidad las líneas escritas en la bitácora trasuntan cierto fastidio, por cuanto dan a entender que los aborígenes se les acercaban repetidamente con la intención de obtener algún producto similar a los que con seguridad consiguieron a cambio del agua que procuraron a los norteamericanos. Como en ocasiones anteriores, no se registra un intercambio que pueda catalogarse de mercantil, lo que, como se ha dicho, responde a la escasez de productos con los cuales los canoeros pudieran obtener alguna clase de ventaja, ya que estaban altamente condicionados por la rudeza climática y las características accidentadas del área archipelágica austral.

Tras capturar tres ballenas, el *ATHENIAN* se dirige al estrecho de Magallanes costeano la ribera oriental de la Tierra del Fuego. A la altura del grado 53°S (al sur de la bahía de San Sebastián) se acercan a la costa, lugar donde sostienen un encuentro conflictivo con los aborígenes, en este caso, pertenecientes a una parcialidad selk'nam. Aquel 4 de febrero de 1837, el capitán Nash habría ido a la orilla para cazar y encontró a un grupo de nativos, los que, según se registró en el *logbook*, habrían empezado las hostilidades hiriendo al capitán, quien respondió con disparos y escapó

¹²² Log 4, 26/1/1837, s/f. “todos los botes a la pesca, pero no ven nada, sin embargo, ven indios todo el día”.

del lugar. Es complejo determinar lo que pudo haber pasado, más allá de lo que menciona la bitácora, ya que, como se refirió a la hora de revisar lo acontecido con la ONICO en el año 1800, los selk'nam son aborígenes de los que prácticamente no existen referencias históricas de encuentros con foráneos, sumado a que su territorio era distante de las habituales rutas de navegación (Martinic, 1992). Existe el antecedente de la expedición holandesa comandada por Oliverio Van Noort, cuya tripulación disparó media docena de tiros, sin mediar provocación alguna, contra un grupo de selk'nam que venían desde el interior del territorio. Esto ocurrió en noviembre de 1599, en la costa noroeste de la Tierra del Fuego (Van Noort, 1602: 14). La distancia cronológica no permite siquiera sugerir una actitud motivada por la venganza, en caso de que efectivamente fueren los indios quienes agredieron al lobero James Nash.

Transcurridos cuatro días, el ATHENIAN llegó a la bahía de San Gregorio, lugar donde divisaron otro bergantín, mas no vieron indios. En la tarde llegaron a la bahía Oazy, donde un grupo de la tripulación desembarcó y encontró a un grupo de aónikenk dentro de sus toldos. Reportaron que los indios no tenían capas (*kai* o quillangos) y solo tenían algo de carne de guanaco¹²³. Al otro día, un miembro de la tripulación deserta del bergantín, ante lo cual el capitán ofrece una recompensa a los aónikenk con el fin de traerlo de vuelta.

El anónimo tenedor del *logbook* informa que vieron entre los indios a otro hombre que pertenecía a una embarcación llamada MONTGOMERY, quien solicitó se le diera pasaje en el bergantín. El sujeto no llegó en el momento acordado, por lo que no pudimos conocer su destino. El día 9 los aborígenes llegaron con Thomas Hawkins¹²⁴, el marinero que había desertado, y además con 14 guanacos, servicios que fueron pagados por medio de tacos de tabaco.

La expedición continuó hacia los canales e islas situados entre la costa sur de la isla de Chiloé y el estrecho de Magallanes, pero antes de dar cuenta de las interacciones acaecidas allí, nos adelantaremos en el derrotero del

¹²³ Log 4, 8/2/1837, s/f.

¹²⁴ Log 4, 11/2/1837, s/f.

bergantín. Cuando iban regresando a través del estrecho con destino a las costas del océano Atlántico en procura de ballenas, volvieron a pasar a puerto Oazy, donde se quedaron tres días, entre el 23 y el 25 de mayo.

El primer día, la tripulación fue a la playa y se reunió con los aborígenes, a quienes “compramos alrededor de 15 guanacos y obtuvimos la promesa de 15 o 20 más para el otro día”¹²⁵.

El día 24, un tal John Peas “se escapa entre los indios”¹²⁶.

El día 25, los indios llegaron con 30 guanacos y solicitaron, además de tabaco, que en parte de pago les entregaran un barril de pan que estaba en la cubierta del ATHENIAN.

Durante esa semana de interacción se aprecian los mismos patrones de relación, claro que con algún grado de variación. El interés en este caso por establecer trato mercantil surge de la embarcación lobera, ya que en las dos ocasiones que arribaron a puerto Oazy fueron estos los que buscaron a los nativos. Respecto del primer contacto, el *logbook* deja ver que estaban particularmente interesados en los quillangos aónikenk, manufacturas que el capitán Nash conocía, ya que, como se ha visto, tuvo la oportunidad de tratar con ellos en enero de 1834. El interés por aquella manufactura —descrita en el diario de la goleta MARY JANE— pudo responder a la fama que fue adquiriendo con el tiempo luego de las sucesivas visitas recibidas por los indígenas, parte de las cuales hemos consignado en este trabajo, pero que bien pueden extrapolarse a los demás loberos que circundaron la zona en procura de otáridos.

En este sentido, y al igual que en el caso del lobero escocés William Low, las experiencias aquí consignadas y analizadas desde una escala de observación reducida representan las de la mayoría de otros anónimos *sealers* que no dejaron registro escrito de sus actividades o que simplemente, de haberlo hecho, no sobrevivieron el paso del tiempo. También dan cuenta de nuevos antecedentes respecto del proceso de alteración de las categorías culturales de los aborígenes que significó la llegada de estos contingentes alóctonos.

¹²⁵ Log 4, 23/5/1837, s/f. “bought about 15 goanuchers and got the promised of 15 or 20 mor in the morning”.

¹²⁶ Log 4, 24/5/1837, s/f. “runaway among the Indians”.

En línea con lo anterior, se observa que en estas tratativas mercantiles, salvo el barril de pan solicitado expresamente por los aónikenk, el capitán del ATHENIAN utilizó exclusivamente el tabaco como medio de cambio, a pesar de lo cual los nativos cumplieron con los requerimientos de carne de guanaco sin cuestionamientos, señal de la predilección y/o dependencia que tempranamente adquirieron por aquella mercancía.

Otro aspecto que vale considerar es el lugar donde se producen los encuentros. En las dos ocasiones el punto de reunión fue puerto Oazy, y no el habitual *rendez vous* de la bahía San Gregorio. ¿Qué pudo haber sucedido? No respondería a una cuestión estacional, por cuanto si se examinan las temporadas en que se sucedieron los contactos en bahía San Gregorio con las de Oazy, en ambas instancias el patrón de concentración está dado entre enero y abril. Solo es posible señalar que en marzo de 1835 se registra el primer caso en que un encuentro se concreta en bahía Oazy, y desde aquí, todos los demás que se detectaron, es decir, los del ATHENIAN, más los del capitán Noyes (4/1838) y Perkins (4/1844), ocurren en el mismo lugar. Cotejado con los registros históricos de contactos interétnicos que involucraron a los aónikenk con otros visitantes del área, se tiene que desde 1834, tras la visita a San Gregorio de Titus Coan y Fitz-Roy, se produce un hiato que se extendería hasta 1843, con la llegada del francés Luis Maissin (Martinic, 1995: 345), de modo que por alguna razón los aónikenk dejaron de visitar la bahía San Gregorio por espacio de diez años.

Tornando al momento en el que el bergantín se dirigía hacia el archipiélago patagónico occidental, esto es, a contar del 12 de febrero de 1837, siguen en derecha por el estrecho de Magallanes hasta llegar a su boca occidental, y desde aquí cazan por cada recoveco donde detectan la presencia de algún mamífero, ya que van capturando lobos finos¹²⁷, lobos comunes¹²⁸ y nutrias¹²⁹. Se acercan a la isla Huafo, y en alguna de las islas adyacentes a esta, observan “*about 8 or 10 huts the natives bought of some potatoes and cabbages and*

¹²⁷ Log 4, 24/3/1837, s/f.

¹²⁸ Log 4, 21/3/1837, s/f.

¹²⁹ Log 4, 7/4/1837, s/f.

*filled 8 cask of water*¹³⁰. Al otro día, la bitácora consigna el envío de un bote para comerciar con los nativos, y menciona la necesidad de obtener 30 *bushels* de papas, 50 cabezas de repollo y 6 u 8 *bushels* de manzanas¹³¹.

Estas dos instancias de contacto interétnico entregan antecedentes de unos de los pueblos canoeros de los que menos información se tiene; se trata de los chono, algunas de cuyas parcialidades tuvieron trato con el lobero William Low.

En efecto, la tripulación del ATHENIAN tuvo contacto con un grupo relictual chono, probablemente uno de los pocos que aún residían en las cercanías de su territorio histórico (canal de Chacao hasta el golfo de Penas), el que se vio alterado a partir de la colonización española en la isla de Chiloé y por influencia de los misioneros jesuitas.

Por una característica propia de la información contenida en la bitácoras, relativa a la discreción en el manejo de los datos, estas suelen incluir regularmente la latitud y longitud hasta antes de empezar con las labores de caza propiamente tal, ya que a partir de ese momento solo registran de vez en cuando alguna alusión toponímica concreta o de un accidente geográfico que permite identificar los derroteros. Además, los loberos solían utilizar su propia toponimia, lo que dificulta aún más la tarea identificatoria. En este sentido, y de acuerdo con las nulas referencias al respecto, salvo la mención de que tres días antes de reunirse con los nativos estaban cerca de la isla Huafo, es posible deducir que el emplazamiento chono visto por la tripulación del capitán Nash estaba en alguna de las islas Guaitecas¹³².

El carácter lacónico de la información registrada impide conocer mayores detalles de la dinámica del trato entre ambas partes, sin embargo, si se lee entre líneas la información de la bitácora, todo indica que el capitán Nash debió de tener antecedentes respecto de la factibilidad de conseguir suministros de los chonos. Está el hecho de que antes ya había realizado un viaje lobero a

¹³⁰ Log 4, 13/4/1837, s/f. “unas 8 o 10 chozas de los nativos, compramos algo de papas y repollos, y llenamos 8 barriles con agua”.

¹³¹ Log 4, 14/4/1837, s/f.

¹³² Existe el antecedente de que en 1870 aún residía una familia chono en una de las islas Guaitecas, además de registros históricos que dan cuenta de la existencia de cultivos incipientes, especialmente de papas (Cárdenas, *et al.*, 1991: 106 y 116).

la Patagonia (Coan, 2006[1880]: 129). En segundo lugar, examinando detenidamente la bitácora, el día 11 de abril, luego de andar buscando ballenas y lobos de mar en torno a la isla Huafo, se dirigieron a “las islas, ya que el capitán quiere conseguir algo de papas”¹³³, y al día siguiente, desde las seis de la mañana van rumbo a las islas, y otra vez se registra la intención de conseguir algo de papas¹³⁴; a las nueve de la noche “se hallan aproximadamente a 6 millas de los nativos”¹³⁵; y al siguiente día, a las nueve de la mañana, divisan sus chozas.

Por lo tanto, la información sugiere que la embarcación iba con un rumbo preestablecido, es decir, “a las islas”, que corresponderían a las Guaitecas, lugar donde los chonos tenían siembras del tubérculo que buscaba el capitán Nash, sin dejar de mencionar la información recogida por William Low en cuanto a que los chonos conocían la papa silvestre o aquina. Esta situación sugiere además que Nash sabía que en esa área podía encontrar provisiones, de ahí que es factible suponer que este tipo de tratativas ya las había llevado a cabo, tal vez, cuando iba a cargo del ANTARCTIC en 1834.

En función de lo planteado, el trato que hubo de darse entre loberos y chonos sugiere una cooperación entre ambas partes, ya que los norteamericanos mencionan haber comprado aquellos suministros, en lo que no es otra cosa que un trueque. Este caso da cuenta de que las interacciones de estos canoeros eran diferentes a las acaecidas con los nómades marinos de más al sur, kawésqar y yagán.

En las Tablas 3 y 4 se registran 19 encuentros con las dos etnias recién señaladas, de los cuales ocho corresponden a “encuentros fugaces”, cinco a situaciones de conflicto y seis a cooperación. De estas últimas, en cuatro oportunidades se observa un intercambio concreto (los naturales ofrecen agua, mejillones y pieles), mientras que en los restantes casos se infiere una instancia cooperativa, en tanto la presencia a bordo de las goletas loberas así lo sugiere.

Como se analizó más atrás, los kawésqar y los yagán carecían de productos o manufacturas que fuesen de interés para los loberos, lo que queda reflejado en las cifras recién aportadas. En el caso de los chonos, se

¹³³ Log 4, 11/4/1837, s/f. “the islands, the captain want to some potatoes”.

¹³⁴ Log 4, 12/4/1837, s/f

¹³⁵ Log 4, 12/4/1837, s/f. “came to about 6 milles from the natives”.

registran cinco instancias de relación interétnica, en cada una de las cuales se produce algún tipo de intercambio, sea material o simbólico, y solo en uno de ellos se habría dado alguna clase de conflicto. Los chonos tampoco poseían un producto como el quillango de los aónikenk, pero contaban con la ventaja de que practicaban una agricultura rudimentaria —para la época que estamos tratando ya había incorporado algunos productos desde la isla de Chiloé— que les proporcionaba eventualmente algunos excedentes y, de otro lado —como se detectó en el encuentro sostenido con la tripulación de la goleta BETSEY en febrero de 1842—, se involucraron directamente en la actividad peletera asistiendo a los cazadores *yankees*. Lo anterior explica las escuetas referencias contenidas en los *logbooks* en relación con varios de los encuentros con grupos nativos, en particular respecto de los canoeros australes, lo que tendría directa relación con la carencia de elementos de intercambio de parte de los kawésqar y yagán, exceptuando aquel caso en que el *sealer* escocés William Low obtuvo pieles desde un grupo de kawésqar en las cercanías de la isla Isabel, en la costa nororiental del estrecho de Magallanes (esta última información en estricto rigor no proviene de un *logbook*).

LOS VIAJES DE LA GOLETA BETSEY, 1836-1845

Este último acápite está basado en cuatro viajes sucesivos realizados a bordo de la goleta BETSEY, de New London, capitaneadas en dos ocasiones por William Noyes e igual número bajo la jefatura de Stephen Perkins.

A la primera expedición (1836-1838) se aludió en el capítulo anterior. En el contexto de su revisión, se dio con cuatro referencias al lobero William Low, lo que permitió demostrar que efectivamente este personaje terminó radicado en la isla de Chiloé.

Partió desde New London¹³⁶ el 21 de julio de 1836 “con destino al cabo de Hornos” —según consigna la bitácora—, y no solo incluyó en su itinerario

¹³⁶ Logbook of the Betsey (Log 6), G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.

el vasto espacio geográfico que va desde el sur de la isla de Chiloé hasta el estrecho de Magallanes, sino que también abarcó las costas del norte de Chile, tocando incluso la isla de San Ambrosio, y en el trayecto de vuelta cazaron en la costa de la Patagonia oriental. Se incluye a continuación un resumen del itinerario:

- 21/7/1836: zarpe desde New London
- 21/8: islas Cabo Verde
- 6/9: traspasan la línea ecuatorial
- 30/9: latitud 42°, costa patagónica oriental
- 11/10: boca oriental del estrecho de Magallanes
- 12/10: bahía San Gregorio
- 21/10: cabo Pilar, boca occidental del estrecho de Magallanes
- 29/10: islas Guaitecas
- 08/11: Valparaíso
- 27/11: costa de Perú
- 11/12: islote San Félix
- 13/12: islote San Ambrosio
- 31/12: Tongoy
- 10/1/1837: Mejillones (aquí 2 tripulantes desertan)
- 25/2: isla Huafo
- 5/4: Ancud
- 11/4: golfo de Penas
- 28/6: archipiélago de los Chonos
- 11/3/1838: península de Taitao
- 29/3: puerto Oazy
- 2/4: cabo Vírgenes, boca oriental del estrecho de Magallanes
- 9/4: Puerto Deseado
- 12/5: Pernambuco
- 8/6: New London

Durante la estadía de la BETSEY en el área situada al sur de la isla de Chiloé, además de haber tenido contacto con William Low, se observa la relación sostenida con habitantes de la ciudad de San Carlos de Ancud,

en el extremo norte de aquella isla. Se trató de una relación comercial en la que los marineros chilotos se dedicaban a obtener pieles, las que posteriormente vendían a los norteamericanos. El 12 de junio de 1837 la bitácora consigna: “vinieron a nuestro lado tres botes desde San Carlos, le compramos 14 pieles de hembras, 22 de popis, 14 de nutria, 12 de coipo”¹³⁷, transacción que se repite en iguales circunstancias los días 22 de mayo y 23 de septiembre.

Resulta interesante consignar el registro de bitácora del 8 de noviembre: “a la 1 PM sentí un pesado sacudón de terremoto que zarandé al buque”¹³⁸. Esta anotación seguramente corresponde a una fuerte réplica del terremoto de Valdivia del 7 de noviembre 1837 (Taulis, 1938: 308).

En el siguiente viaje de Noyes, esta vez entre 1840 y 1842¹³⁹, lleva a cabo la misma estrategia, aunque en esta ocasión, además de contar con la colaboración de los chiloenses para las labores cinegéticas propiamente tales, fueron requeridos para “*sunday jobs*”¹⁴⁰, frase que registran habitualmente las bitácoras y que aluden a los trabajos de mantención de las embarcaciones y todos aquellos relacionados con las faenas de caza, entre estos, cortar madera, recargar los toneles de agua, elaborar “*seal club*” (los garrotes o macanas utilizados para derribar a los otáridos), secar las pieles, etcétera. Y no solamente a gente chilota se involucró estas labores de apoyo, ya que en la bitácora se alude a la cooperación recibida de un tal John Yates, aquel personaje que participó como guía o práctico de la goleta ANCUO en el trayecto entre puerto Americano y la isla de las Cabras durante el mes de julio de 1843, que para aquel entonces se encontraba radicado en Chiloé. En efecto, el día 20 de septiembre se reporta que proveniente de San Carlos llegó Yates con cuatro lanchas, cuya tripulación fue empleada en la fabricación de *seal clubs* (garrotes loberos); a los ocho días nuevamente aparece

¹³⁷ “*came along side three boats from St. Carlos bought prime them 14 clapmatches, 4 yearlings, 22 pups, 14 otters, 12 nutria skins*”. En inglés la denominación *nutria* se refiere al roedor conocido como coipo (*Myocastor coypus*), en tanto que *otter* hace referencia a las nutrias (*Lontra felina*). Log 6, 10, 11 y 12/6/1837, s/f.

¹³⁸ Log 6, 8/11/1837, s/f. “*at 1 pm felt a heavy shook from Earthquake which shook the vessel shockingly*”

¹³⁹ Logbook of the Betsey Log 7a, G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.

¹⁴⁰ Log 7a, 3/9, y 30/10/1841, s/f.

Yates, esta vez vendiéndoles provisiones a los loberos *yankees*, consistentes en 80 *bushels* de papas, 9 jamones, 2 ovejas y un cerdo de 60 libras y trigo¹⁴¹. De acuerdo con Montiel (2008: 53-55), Yates llegó a Chiloé proveniente de Inglaterra alrededor de 1825, radicándose en Ancud, donde se dedicó a la caza de lobos marinos, a la pesca y ahumado de peces, y a la recolección de madera.

Como se vé, Yates y Miller se sumaron a William Low, y probablemente a otros extranjeros que decidieron radicarse en Chiloé, involucrándose directa e indirectamente en labores ligadas a la caza de mamíferos marinos y actividades marítimas en general.

En una de estas transacciones se entrega un dato interesante respecto de la modalidad de los intercambios: “vino una lancha, a la que le compramos 86 pieles de nutria, 44 juveniles, 10 hembras, en efectivo y trueque”¹⁴². Es decir, las transacciones que involucraban a los chiloenses incorporaban, además del trueque, el dinero, que en estos casos correspondía a dólares. De hecho, durante la expedición anterior Noyes envió a un miembro de la tripulación a la ciudad de Ancud con el fin de que a su nombre realizara algunos intercambios, entregándole para aquel fin 5 pares de aretes, 66 collares de cuentas y 10 dólares en efectivo¹⁴³.

Esto último indica también que algunos loberos contaban con este tipo de mercancías para realizar intercambios, básicamente baratijas o adornos, y que igualmente debieron de utilizarlas con los aborígenes australes. Por lo demás, la circunstancia de llevar baratijas y chucherías de todo tipo se observa desde los primeros viajes loberos. Al efecto, recuérdese la alusión que al respecto se hizo en el capítulo I sobre el caso de Edmund Fanning, quien en 1797 zarpó hacia la isla Masafuera, en el bergantín BETSEY, llevando en sus bodegas pequeños espejos, agujas, artículos de cuchillería, etc., para el comercio con los nativos.

¹⁴¹ Log 7a, 20/09 y 28/9/1841, s/f.

¹⁴² “*came in a country boat bought from them 86 otter skins, 44 yearlings, 10 clapmatches for cash and trade*”. Log 7a, 20/8/1841, s/f.

¹⁴³ Log 6, 24/1/1837, s/f.

Volviendo al primer viaje de William Noyes, se tiene que después de dedicarse a cazar toda clase de mamíferos, nutrias, coipos, lobos de uno y de dos pelos por espacio de prácticamente un año y medio al interior de los canales occidentales del sur de Chile, retornó con el fin de seguir con la cacería, esta vez en la costa patagónica que da al océano Atlántico. En marzo de 1838, en el trayecto de regreso, a la altura del paso Inglés (*English Reach*) vieron a varios aborígenes en sus canoas, quienes se acercaron al costado de la goleta¹⁴⁴. A los pocos días arribaron a puerto Oazy, donde permanecieron menos de una semana¹⁴⁵. Apenas llegaron se dedicaron a cazar aves y al día siguiente los aónikenk les suministran algo de carne fresca. Durante la jornada del 31 de marzo les solicitan que traigan más carne de guanaco, lo que efectivamente ocurrió al siguiente día, cuando los naturales arribaron con poco más de 20 ejemplares.

En seguida, consigna la bitácora, embarcaron los cuerpos de los camélidos y salieron de la bahía, pero no se dan mayores detalles respecto del trato mercantil. El itinerario del viaje los lleva a la costa patagónica oriental, donde, a pesar del amplio barrido que llevaron a cabo, no advirtieron la presencia de aborígenes aónikenk, razón por la cual nos ocuparemos del segundo viaje capitaneado por Noyes.

Ya se entregaron algunos datos del segundo periplo de la BETSEY (1840-1842), cuyo derrotero no incluyó en esta ocasión las costas del norte de Chile, pues se dedicaron exclusivamente a cazar al sur de la isla de Chiloé. Durante este viaje se registran los encuentros con aborígenes. El primero acaeció en el canal Esteban estrecho Nelson (51°12'S-74°19'), en una bahía bautizada como "Betsey harbour", lugar donde vieron a algunos nativos kawésqar. Como en casos anteriores, no hay detalles.

El segundo encuentro es doblemente interesante, ya que de un lado se refiere a los chono, de los cuales se conoce relativamente poco de su cultura, y de otro una instancia de interacción interétnica en que los

¹⁴⁴ Log 6, 22/3/1838, s/f.

¹⁴⁵ Log 6, 29/3/1838, s/f.

aborígenes se involucran directamente en la actividad lobera que con objetivos comerciales desarrollaban los loberos anglosajones. Estando surtos en Goat island (isla de las Cabras o Inchemó, 42°25'S-73°35'O), en un fondeadero denominado *Otter cove* —otro ejemplo de la toponimia particular utilizada por los marineros *yankees*—, apuntan lo siguiente: “Compramos a los indios alrededor de 700 pieles de lobos marinos la mayoría seca, 50 nutrias”¹⁴⁶. Este intercambio debió requerir de algún tipo de contacto previo entre las partes, si se tiene en cuenta la elevada cantidad de pieles acarreadas y el proceso de secado a las que fueron sometidas, sin considerar el tiempo que les habría tomado obtener las 700 pieles, incluyendo el proceso de secado. Con los kawésqar también se habría dado este tipo de tratos, según se desprende de las informaciones que el hidrógrafo británico Robert Fitz-Roy recogió de William Low.

Se hizo alusión a que los loberos utilizaban una toponimia propia. A los ya citados *Otter cove* (en la isla Inchemó) y *Betsey harbour* (canal Esteban) se suman otros lugares de más difícil localización, a saber: *Mullet cove*, *Rat bay*, *Bad bay*, *Fish island*, *Ysloon*, *Ship cove* y *Lamoof harbour*, todas situadas en torno a las más de mil islas que conforman el archipiélago de los Chonos, por lo que determinar a ciencia cierta su localización es una tarea compleja.

Como en el viaje anterior, cazaron nutrias, coipos, elefantes marinos y las dos especies de lobos marinos. El 12 de diciembre de 1842 realizan un recuento de las capturas hasta ese momento, entre las que se cuentan 8.000 pieles de lobos, 2.700 de nutrias, 110 barriles de aceite de lobo y 100 coipos¹⁴⁷. El viaje continúa con las faenas hasta fines de marzo incrementando la cantidad de pieles en las bodegas, ya que en una sola jornada, el 10 de marzo, obtuvieron 462 *yearlings* (pieles de juveniles de lobos finos). Luego, el 10 de abril salieron del estrecho de Magallanes con dirección a New London, y llegaron a Estados Unidos el 8 de marzo de 1842.

¹⁴⁶ “Bought from the indians about 700 seal skins mostly dry 50 otters”. Log 7a, 4/2/1842, s/f.

¹⁴⁷ Log 7a, 12/2/1842, s/f.

Transcurridos poco más de cuatro meses la goleta BETSEY vuelve a zarpar, esta vez bajo la capitania de Stephen Perkins (1842-1844), saliendo desde New London el 18 de julio de 1842¹⁴⁸. Entre los miembros de la tripulación va William Noyes, excapitán de la embarcación. Perkins conoce perfectamente la pléyade de islas y canales que se extienden de Chiloé al sur, ya que también participó en las anteriores singladuras de la BETSEY, con la responsabilidad haber llevado el registro del *logbook*.

En agosto alcanzan las islas de Cabo Verde y desde allí filan directo al estrecho de Magallanes. Antes de embocarlo, algunos marineros van a la costa, donde logran cazar un ñandú. Una vez dentro del paso interoceánico, la goleta se detiene en la bahía San Gregorio (25 de octubre), donde no advierten la presencia de los aborígenes.

Los siguientes 17 meses la BETSEY se interna por el laberinto archipelágico escoltada por una escampavía, el DINGY, y se concentra en el mismo espacio geográfico recorrido la anterior temporada, alternando entre la caza de otáridos y nutrias. La bitácora registra las intensivas labores llevadas a cabo durante las faenas, ya que repetidamente se lee “*wooding*”, “*watering*”, “*trying out*”, “*drying skins*”, “*salting skins*”, “*sealing and ottering*” y “*other jobs*”¹⁴⁹.

En esta goleta, el *try-work* se encuentra montado en la embarcación, lo que indica que la BETSEY estaba bien equipada, ya que en otros casos, como el de los bergantines ATHENIAN y ADEONA, la tarea de procesar la grasa debía hacerse en instalaciones provisoriais montadas en la costa (Figura 22).

En medio de estas faenas, y de sucesivas idas y venidas, desarrollaron un intrincado derrotero. Con el doble objetivo de graficar más concretamente aquel trajinar y dar cuenta de una de las facetas de estos viajes, cuyo examen por sí solo explica el proceso de familiarización con el medio físico y humano, se incluyen sus principales hitos¹⁵⁰:

¹⁴⁸ Logbook of the Betsey Log 7b, G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.

¹⁴⁹ Respectivamente: cortando madera; cargando agua; hirviendo la grasa u obteniendo aceite; secando las pieles; cazando lobos y nutrias, o, lobeando y nutreando; otras tareas.

¹⁵⁰ Se seleccionó aquellas detenciones asociadas a topónimos que aparecen en las cartas modernas.

- 25/10/1842: bahía San Gregorio
- 03/11: cabo Tamar
- 14/11: canal Wide
- 23/12: isla de las Cabras (Inchemó)
- 02/03/1843: golfo de Penas
- 27/04: puerto Americano
- 29/11: isla Gran Guaiteca
- 08/01/1844: archipiélago de los Chonos
- 06/02: isla Huafo
- 16/03: isla Purcell
- 26/03: golfo Trinidad (en esta parte el logbook titula “costa oeste de Chile, rumbo a New London”)
- 06/04: bahía Oazy
- 13/04: punta Dúngenés
- 21/04: Río de la Plata
- 13/05: Pernambuco
- 10/06: New London

A fines de marzo de 1844 el capitán Stephens Perkins ordena terminar con las faenas cinegéticas y emprender el camino de regreso. Con ese objetivo, deciden pasar a puerto Oazy, donde anclan el 6 de abril. Al siguiente día, el *logbook* consigna “un número de indios a bordo”¹⁵¹, instancia en que aquellos debieron recibir la petición de carne fresca de parte del capitán, ya que al otro día se lee: “puse a bordo 25 guanacos, comprados a los indios”¹⁵², para luego abandonar la bahía con destino final a New London.

La dinámica de este encuentro se dio en idénticas condiciones a las del verano de 1838. El hecho de haber permanecido a la espera de que sus anfitriones retornaran con más suministros de proteína habla de la intención manifiesta de que en estos casos las visitas respondían a la necesidad cierta de obtener carne; de lo contrario, los marineros *yankees* podrían haber seguido

¹⁵¹ “a number of the Indians on board”. Log 7b, 7/4/1844, s/f.

¹⁵² “took on board 25 guanicos [sic] bought from the indians”. Log 7b, 8/4/1844, s/f.

con su derrota. Es evidente que en otras ocasiones la motivación pudo ser la simple curiosidad o, como se ha visto, el objetivo de hacerse de algunos ejemplares de quillangos; sin embargo, aquí todo indica que efectivamente iban por aquel suministro.



Figura 22. Olla (*pot*) utilizada para la obtención de aceite de lobos y elefantes marinos. Este artefacto fue hallado en las inmediaciones de la punta San Ana, península de Brunswick, hacia fines de la década de 1920, en el contexto de la primera campaña, liderada por Ramón Cañas Montalva, hacia el sitio del emplazamiento original del Fuerte Bulnes. (Museo Salesiano Maggiorino Borgatello, Punta Arenas, Chile.)

Fotografía tomada por el autor.

En los caso de las estadías de la goleta *BETSEY* en 1838 y 1844 no es posible saber qué recibieron a cambio los aónikenk, pero a partir de la observación de los antecedentes que se han recogido aquí, se estima que pudo haber sido tabaco, bebidas alcohólicas, pan o, incluso, que pueden haber sido

retribuidos con la misma variedad de objetos con los que en su oportunidad el capitán Stephen Perkins envió a una de sus tripulantes a comerciar al puerto de Ancud en enero de 1837.

Una cuarta vez estuvo la goleta BETSEY por latitudes australes (1844-1845), sin embargo, corrió distinta suerte que en las tres ocasiones anteriores. El 10 junio de 1844 arribó la goleta de su tercer periplo patagónico, y ya el 19 de julio estaban de vuelta con destino al estrecho de Magallanes. Baste señalar que ingresaron al estrecho en noviembre, pasaron a bahía San Gregorio e ingresaron luego a puerto Oazy, sin reportar aborígenes.

Lo interesante de este viaje es que en aquel período ya se había erigido el Fuerte Bulnes (21/9/1843), establecimiento que materializó la soberanía de Chile en torno a los territorios adyacentes al estrecho de Magallanes. Justamente cuando se detuvieron en las cercanías de aquel lugar, dos de los tripulantes huyeron en uno de los botes, evidentemente motivados por la presencia de contingente humano. Finalmente este viaje no pudo cumplir su cometido, ya que la nave naufragó al interior de los canales que en tantas ocasiones recorrió. El día 3 de enero de 1845 la bitácora consigna que todos lograron embarcar en los botes y lo acontecido posteriormente quedó registrado en una carta del gobernador del Fuerte Bulnes, Justo de la Ribera: “Las dificultades que expresó el Volantes en el Estrecho y el peligro en que estuvo de naufragar, unido a la llegada aquí de siete desertores de la goleta americana BETSEY, la pérdida de este buque y la llegada de su tripulación, los que felizmente encontraron aquí una ocasión de transportarse a su país”¹⁵³.

Justo de la Ribera se quejaba ante sus superiores por la falta de víveres y todo tipo de suministros necesarios para solventar el establecimiento, apuntando a la dificultad de alimentar a tan elevado número de marineros que en aquel momento le tocó auxiliar, incluidos a “los siete desertores de la goleta americana BETSEY”.

En efecto, uno de los temas recurrentes en los cruceros loberos y baleneros tiene que ver con las deserciones de la marinería, y que en este caso

¹⁵³ Archivo Nacional Histórico de Chile, Fondo Ministerio del Interior, Volumen 70, Informe Nro. 74, f 70, Carta del Gobernador de la Colonia del Estrecho de Magallanes, Justo de la Ribera, al Intendente de Chiloé Domingo Espiñeira, 12 de febrero de 1845.

interesan porque varios de estos personajes terminaron conviviendo temporalmente con parcialidades de aborígenes, en términos cooperativos o de franca enemistad, y que a la luz de los antecedentes presentados dan cuenta de situaciones cotidianas en que los subordinados y dependientes no eran precisamente estos últimos, lo que demuestra que ciertos estereotipos asignados a los indígenas no se corresponden con las observaciones etnográficas aquí proporcionadas.

Es así como la información proviene no solo de las bitácoras loberas, sino también de las observaciones de los misioneros norteamericanos que permanecieron en la costa nororiental del estrecho de Magallanes hacia fines de 1833 e inicios del año siguiente.

A mediados de noviembre de 1833, tras ser dejados en el estrecho por el capitán Clift de la goleta MARY JANE, los religiosos pudieron convivir y recorrer el territorio junto a una parcialidad aónikenk. El 4 de enero se encuentran con el grupo de la “Reina María” y, entreverados con aquellos, dos jóvenes norteamericanos: Henry Boruck, quien había desertado desde la goleta TALMA (capitán Gurdon Allyn) en mayo de aquel año y Harry Hassel, oriundo de New London, desertor de la goleta lobera ELIZABETH JANE (del capitán Alberton), desde donde huyó el 12 de mayo de 1833. Valga la siguiente cita, cuya extensión se justifica dado lo elocuente de su contenido:

“Aunque eran jóvenes, estaban insatisfechos de su situación a bordo de sus veleros y resolvieron desertar y abandonarse a los placeres de la vida salvaje. Pero los pobres sujetos habían pagado cara su aventura y, a un precio muy alto, habían comprendido que aquello era una locura. Ahora maldecían el día en que dejaron la sociedad y las comodidades de la vida civilizada y pusieron sus pies en estas costas salvajes. Les arrancaron las ropas, con lo que Henry usa un manto de piel viejo, grasiento y desechado, mientras que Harry, menos afortunado, no ha podido ni siquiera conseguir la dispensa de una vestidura y trata en vano de cubrir su desnudez con la sombra de una vieja casaca raída y el resto de un par de pantalones con los que había dejado el velero. Esas son sus únicas vestimentas de día y de noche, y ha sufrido grandemente por el frío durante el largo invierno. Estos hombres

han permanecido con los salvajes unos ocho meses, yendo de aquí para allá desde que comenzó el invierno, deteniéndose solo unos pocos días en cada lugar. Dicen que han recorrido una gran distancia hacia el norte, y a veces acampando sobre la costa, a veces introduciéndose lejos al interior. Han estado con la gente de Santa María, que ahora está en camino de regreso a la bahía San Gregorio (...). Mientras que todos los indios andaban montados, a estos marineros los hacían viajar a pie con los perros y, a menudo, los insultaban con palabras como sirviente y esclavo. Iban descalzos y, como los obligaban a ir al ritmo de los caballos mientras viajaban por lugares escabrosos o llanos, sus pies estaban lastimados, hinchados y resquebrajados. Están cubiertos de mugre y su barba y su cabello sin afeitar ni cortar desde que llegaron a este país. Tuvieron que hacer todo el trabajo sucio de los salvajes, como agarrarles los caballos, juntarles leña, encenderles el fuego, cocinarles la carne, recogerles el agua, etc. En vez de haber llegado a ser jefes o gratificar sus bajas pasiones a su gusto, como habían esperado, carecen de todo privilegio siendo despreciados por los salvajes y rebajados a la condición más abyecta” (Coan, 2006[1880]: 99-100).

El mismo día llegó donde los misioneros un joven de 16 años, Nicholas Druery, ya mencionado en el Capítulo III, cuando fue rescatado y embarcado a bordo del UNICORN, del capitán William Low. Formaba parte de la naufragada goleta lobera TRANSPORT. Este adolescente tuvo mejor suerte que los jóvenes que estaban en el clan de la “Reina María”, por lo que, en vez de solicitar auxilio a los misioneros, tras un breve diálogo vuelve tranquilamente donde su amo indígena. Antes, informa que otros tres hombres habían huido del grupo, un inglés, un portugués y un norteamericano, de quienes afirmó no saber qué suerte habían corrido (Coan, 2006[1880]: 100-101).

También se cuentan otros tres desertores, los que desde hacía un año estaban en territorio patagónico. Eran tres ingleses que por un tiempo habían estado entre un clan aónikenk y que, tras sufrir hambre y penurias, huyeron de aquel grupo para luego caer en manos de una parcialidad de guaicurúes, aquel grupo mestizo descrito por Palmer, el tenedor del *logbook* de la goleta MARY JANE. Allí,

“fueron hechos cautivos y tratados con crueldad. William aseguró que habían sido amenazados de muerte, apuntándoles con flechas, si hubieran intentado escapar del clan. Al final, había anclado una nave cerca de ellos y sus dos compañeros, con un enorme esfuerzo, habían eludido a sus captores y logrado subir a bordo de la goleta, dejándolo, debilitado como estaba, a merced de los salvajes” (Coan, 2006[1880]: 126).

Tras esto el joven William Marshall hubo de continuar sus padecimientos, ya que sus captores adoptaron la estrategia de interrumpir sus raciones de comida para debilitarle y asegurarse de que no huyese, pero finalmente fue rescatado por un miembro del grupo aónikenk que acompañaba a los misioneros¹⁵⁴.

Descontando el caso del muchacho Druery, que al cabo igualmente abandonó a los nativos, la interacción que se generó entre loberos (desertores) e indígenas estuvo lejos de ser amistosa. Se observa tanto del lado de los aónikenk como de los guaicurúes un comportamiento cruel y de evidente subordinación en el trato, situación que llama la atención, en particular respecto de los aónikenk, ya que los registros históricos dan cuenta de un trato mayoritariamente pacífico para con los foráneos, distinto de lo que reflejan las relaciones interétnicas que involucraron a selk'nam, kawésqar y yagán (Martinic, 2013).

Se analizaba más atrás la índole de las interacciones de los loberos con los chono, en contraposición a los encuentros con los demás grupos canoeros australes. En tal sentido, si a los 19 encuentros registrados con yagán y kawésqar se restan los catálogos de “encuentros fugaces” —que en estricto rigor no pasan de ser meros avistamientos—, se tiene que en la mitad de las tratativas hubo algún grado de conflicto y, en esa línea, coincide con los registros históricos. En el caso de los aónikenk, sobre la base de la misma

¹⁵⁴ Salvo los tres hombres mencionados por el joven Druery, todos los demás desertores pudieron abandonar la Patagonia: Henry Boruck, Harry Hassel y Nicholas Druery se embarcaron en un bergantín francés proveniente desde Valparaíso que iba con destino a Le Havre; los dos ingleses compañeros de W. Marshall se embarcaron en la goleta MACDONOUGH, del capitán Hiram Clift, hermano del capitán de la MARY JANE, y al propio tiempo, Marshall se embarcó en la goleta ANTARCTIC, capitán James Nash.

información (Tablas 3 y 4), los encuentros pacíficos totalizan 13, y aquellos en que hubo algún grado de conflicto suman tres, lo que va en línea con lo planteado en el párrafo precedente.

Bajo esta doble consideración, los registros inéditos que se aportan aquí, más aquellos consignados históricamente, no deja de llamar la atención el trato dado por los aónikenk a los loberos que llegaron allí tras desertar de sus respectivas embarcaciones. Si se considera el caso del tripulante inglés que iba a bordo del NEPTUNE (1797), quien fue secuestrado a la altura de Puerto Deseado por una parcialidad de aquella etnia, el trato que le dieron, según su propio testimonio, fue cordial. En tal sentido, resulta extremadamente complejo, sino imposible, conocer las causas que expliquen el proceder de los aborígenes en las interacciones que se acaban de señalar.

No serían aquellos los únicos casos de tripulantes de cruceros loberos que hayan desertado con el fin de irse con los aborígenes. Más atrás se aludía a dos hombres de la tripulación del ATHENIAN, quienes en el contexto de las visitas realizadas a los aónikenk en puerto Oazy, en febrero y mayo de 1837, aprovecharon de escapar hacia las tolderías. La bitácora consigna que uno de estos desertores finalmente retornó al bergantín, en tanto que John Peas, quien había desertado en mayo de 1837, se habría quedado junto a los naturales. En aquella oportunidad se informó de otro desertor (desde la goleta MONTGOMERY) que andaba con este mismo clan.

Considerando estos dos ejemplos, más los de aquellos tres que el joven Nicholas Druery le comenta al reverendo Titus Coan, suman seis los casos de marineros que permanecieron entre los aborígenes, sin que se conozca el desenlace de sus “aventuras”. Considérese que el desertor de la MONTGOMERY había pedido pasaje al capitán James Nash, lo que indicaría que su experiencia al interior del clan aónikenk fue distinta a la idea que seguramente imaginó cuando tomó la decisión de escapar. Cabe la posibilidad de que alguno de estos marineros *yankees* hubiera decidido quedarse por más tiempo con los nativos o derechamente incorporarse definitivamente a sus errantes recorridos.

Lo anterior es perfectamente posible, ya que está comprobado el caso de un marinero norteamericano que desertó durante su paso por el estrecho de Magallanes en 1840, quien llegó inclusive a establecer una relación con una mujer del grupo que los acogió, con quien tuvo dos hijos (Martinic, 2005: 6).

También se ha dado con el caso de dos loberos *yankees*, quienes, junto a una cuadrilla de otros seis marineros, fueron dejados en un roquerío en las islas Graves (boca occidental del estrecho de Magallanes) en procura de otáridos. Con una cantidad de víveres que solo les duró dos meses, permanecieron otros tres alimentándose de mariscos y raíces, a pesar de lo cual lograron avanzar hacia la costa nororiental magallánica. Fueron rescatados en la bahía de San Gregorio en noviembre de 1837, lugar donde habían recibido la asistencia de los aborígenes y donde dos de sus compañeros decidieron quedarse en compañía de aquellos.

Esto fue informado por el capitán Isaac McKeeber¹⁵⁵, quien a bordo del *sloop* FALMOUTH realizó una expedición de reconocimiento al estrecho de Magallanes motivado porque sabía de las constantes incursiones de balleneros y loberos que recorrían el área con fines comerciales. Su interés era comprobar *in situ* si el estrecho de Magallanes era una alternativa segura a la ruta del cabo de Hornos. Al respecto señalaba: “la diferencia en distancia, siendo un tercio a favor de ‘los estrechos’; en segundo lugar, el número de buenos puertos factibles de utilizar para maniobras de anclaje durante las tormentas y los vientos adversos; en tercer lugar, la abundancia de agua dulce y madera, junto con la oportunidad de obtener provisiones frescas de los indios en varios lugares; en cuarto lugar, el tiempo ocupado en el pasaje”¹⁵⁶.

Producto de los fuertes vientos, la FALMOUTH no pudo atravesar el estrecho de Magallanes, por lo cual siguieron la ruta del cabo de Hornos, lo que llevó a McKeeber a inclinarse por esta última alternativa. En su argumentación nuevamente alude a los loberos: “El paso frecuente a través de ‘los estrechos’ por parte de loberos y balleneros no puede ser aducido como un

¹⁵⁵ Al año siguiente formó parte del contingente de la primera expedición científico-naval organizada por Estados Unidos, que bajo la dirección Charles Wilkes recorrió vastos espacios oceánicos entre 1838 y 1842.

¹⁵⁶ “the difference of distance, being one third in favor of the Straits; secondly, the number of good harbors where secure anchorage might be had during storms and adverse winds; thirdly, an abundance of fresh water and wood, with an opportunity of obtaining fresh provisions from the Indians at various places; fourthly, the time occupied in the passage”. Letter on the Straits of Magellan [U.S. Ship Falmouth, Valparaíso, Dec. 11 1837]. The Army & Navy Chronicle, VIII (6): 95-96.

argumento a favor, por cuanto aquellos generalmente van en procura de sus intereses, donde el tiempo no es una variable de mucha importancia, al contrario de las demás embarcaciones dedicadas a otras ramas del comercio”¹⁵⁷.

Se ha incluido esta inédita referencia para engarzar el tema de las permanencias voluntarias y forzadas de parte de marineros-loberos entre grupos de aborígenes patagónicos, y también la relación entre los viajes dedicados a la caza de lobos marinos y las expediciones científico-navales organizadas durante la primera mitad del siglo, en las que los loberos participaron activamente.

Ya finalizando, se dio con otra inédita comunicación entre el comandante Philip P. King, a cargo de la primera campaña del levantamiento hidrográfico encomendado por el Almirantazgo Británico (1826-1830), y el capitán lobero Edmund Fanning. Durante la mencionada campaña, los hidrógrafos británicos recibieron la diligente colaboración de algunos loberos. Ya se mencionó el caso paradigmático de William Low, quien colaboró con valiosa información e incluso se empleó como práctico a bordo de una de las naves de la flota naval. También se registra el caso del lobero norteamericano Benjamin Cutler, del puerto de Stonington, quien en 1826 figura participando en labores cinegéticas en torno al archipiélago patagónico a bordo de la goleta UXOR y del bergantín ELIZA ANN.

El 30 de diembre de aquel año, la ADVENTURE recibió la visita del capitán Cutler, quien venía desde el archipiélago Madre de Dios en ruta a las islas Malvinas/Falkland. Philip P. King informa que Cutler le entregó valiosa información respecto de la navegación y fondeaderos del estrecho, además de ofrecer los servicios como práctico de unos de sus tripulantes (King, 1839: 16). En esa oportunidad o durante los encuentros que sostuvieron en los meses posteriores, derivaría la siguiente comunicación (Fanning, 1833: 495):

¹⁵⁷ “The frequent passage of the Straits by Sealers and Whalers, cannot be adduced as an argument in their favor, as they are generally in the pursuit of their vocations, where time is not an object of such importance, as to vessels employed in other branches of commerce”.

Para el capitán E. Fanning, Stonington.
Adventure, Navío de su Majestad Británica, Puerto del hambre,
Estrecho de Magallanes, 19 de julio, 1828.

Estimado señor, - aprovecho la oportunidad de agradecerle por los periódicos, y por el capitán Benjamin S. Cutler, de la Uxor. Hemos tenido últimamente un clima muy duro, a consecuencia de lo cual nuestro trabajo de investigación ha avanzado muy lento. Creo que este clima y la costa son bien conocidos por usted, y por lo tanto solo es necesario decir que esto parece haber sido un invierno más duro de lo habitual; esto ha sido algo muy dañino, porque hemos perdido a tres hombres, y ahora tenemos varios enfermos de escorbuto. En nuestras exploraciones, un extenso canal ha sido descubierto a través de nuestro paso a través de la Tierra del Fuego, generando dos grandes islas, comenzando en el fiordo Santa Magdalena y saliendo en dirección al cabo Noir, sin embargo, creo que tiene muchas vías de comunicación con el mar entre aquel cabo y el fiordo Navidad.

Soy, Estimado Señor, muy respetuosamente,
Su servidor,

PHILLIP [sic] P. KING, Com. R. N.

Esta carta es evidencia del traspaso de información que operó entre loberos y oficiales navales mientras se organizaba gran número de expediciones científico-navales. Los loberos participaron directa e indirectamente ya fuera embarcados como prácticos, entregando información sobre rutas, clima, fondeaderos, etc., o, en el caso de Fanning, organizando expediciones de descubrimiento hacia la Antártica. Como se indicó al comienzo de este libro, la información derivada de las expediciones científico-navales desarrolladas durante el siglo XVIII serían el insumo principal que permitió la llegada de los loberos a diferentes partes del planeta, en un proceso de dimensiones mundiales que vinculó sectores periféricos del globo con los grandes circuitos comerciales metropolitanos. Posteriormente, desde los años 1820 en adelante, fueron los oficiales navales quienes se beneficiaron del conocimiento acumulado por los loberos a lo largo de los viajes que debieron realizar por los diferentes océanos.

CONSIDERACIONES FINALES

Al iniciar esta investigación se contaba con la base material de algunos registros históricos respecto de la sostenida presencia de navegantes norteamericanos e ingleses dedicados a la caza de lobos marinos en el área de Patagonia —tanto en su costa oriental como principalmente en su contorno occidental— y Tierra del Fuego, los que desde la base de operaciones de las islas Malvinas/Falkland se internaron por el territorio austral. Sin embargo, hasta ahora no existían antecedentes que permitieran afirmar que durante este período se concretó un importante número de encuentros entre los sujetos históricos de los que nos hemos venido ocupando, ya que se sostenía que se trató únicamente de un ciclo cinegético, lo que ha sido refutado por los antecedentes aquí compulsados.

Más allá de los listados de embarcaciones, de por sí vacíos de contenido y que no permitían profundizar en la materia, se postuló que en este espacio alejado de cualquier tipo de estructura estatal y, por ende, propicio para el desarrollo de interrelaciones entre sociedades disímiles, se configuró no solo una actividad extractiva —a la sazón la primera de gran envergadura desarrollada en el extremo austral y que incluía espacios hoy bajo las jurisdicciones de Argentina, Gran Bretaña y Chile—, sino que también tal actividad significó una serie de interacciones.

En términos cuantitativos, se registraron 43 encuentros entre loberos y aborígenes. La mayor cantidad corresponde a encuentros duraderos/interacciones —esto es, sin considerar aquellos que catalogamos de “encuentros fugaces” (12 en total)— y se dieron con los grupos aónikenk (14-45%), seguido de los yagán (7-23%), chono (5-16%), kawésqar (4-13%) y selk’nam (1-3%).

Si se considera que el período abarcado corresponde aproximadamente a media centuria y que solo incluye las fuentes a las que se tuvo acceso, la cantidad resulta significativa, en tanto para el lapso que va desde 1520 a 1924 se dio cuenta de 118 encuentros entre aónikenk y foráneos, cifra que considera a navegantes de distintas nacionalidades (españoles, holandeses, franceses, ingleses), aventureros que se internaron en el territorio, misioneros, etnógrafos, etc., durante un espacio temporal de poco más de cuatro siglos.

Vale decir, que en un período de 50 años —la mayoría de los encuentros se concentró entre 1820 y 1840— se detectaron un tercio del total de encuentros documentados entre aónikenk y visitantes alóctonos. Estas cifras adquieren mayor importancia si se considera que corresponden a una muestra respecto del total de las interacciones que efectivamente ocurrieron. En tal sentido, basta con examinar las Tablas 1 y 5, que contienen, respectivamente, 103 y 124 registros de embarcaciones que en diferentes períodos tocaron las costas del extremo sur americano. En consecuencia, la cantidad de contactos interétnicos sostenidos durante el lapso en que se desarrolló esta actividad económica resultaría ser ampliamente superior al total de lo aquí compulsado, que particularmente abarca las referencias derivadas de 15 embarcaciones.

En términos cualitativos, de los 31 casos en que efectivamente se registró algún grado de interacción entre aborígenes y loberos, en el 70% esta se dio en instancias de cooperación, y el porcentaje restante correspondió a instancias con algún grado de conflicto. De esta forma, las relaciones sostenidas entre ambos sujetos históricos se manifestaron mayormente sobre la base de relaciones amistosas. En este sentido destacan las relaciones interétnicas entre loberos y aónikenk, ya que, de 16 encuentros registrados, más del 80% se llevó a cabo pacíficamente, lo que coincide con los registros históricos. Similar es el caso de los chono, pues en las cinco instancias de relación interétnica compulsadas se da algún tipo de intercambio, sea material o simbólico, y solo en una de ellas habría surgido alguna clase de conflicto.

En contraposición al carácter con que se llevaron a cabo los encuentros con parcialidades aónikenk y chono se hallan aquellos sostenidos con los demás grupos canoeros australes, pues en la mitad de los encuentros que involucraron a grupos yagán y kawésqar de un lado, y a loberos del otro, las tratativas estuvieron signadas por conflictos, y, en esa línea, coincide con los registros históricos. En función del trabajo realizado se afirmó que dicha situación se explicaría por la presencia o ausencia de productos y/o manufacturas sobre cuya base sostener algún tipo de intercambio. Los aónikenk contaban con abundante carne de guanaco y sus apetecidas capas o quillangos, en tanto los chono podían generar excedentes de sus incipientes actividades

agrícolas y, según se pudo detectar, participaron directamente en la industria lobera a través de la captura de otáridos y mustélidos que luego les entregaban a los loberos norteamericanos a cambio de mercancía.

Otra singularidad de las relaciones entre loberos y aborígenes fueron los encuentros que involucraron a desertores de goletas o bergantines dedicados a la caza de lobos de mar, pues el trato pacífico demostrado por los aónikenk queda atrás y se aprecia un comportamiento cruel y de evidente subordinación en el trato, situación que va a contrapelo de los datos recién referidos y de los demás registros.

Por todo lo planteado, ha quedado en evidencia que la presencia de loberos en las aguas en torno al estrecho de Magallanes, la Tierra del Fuego e incluso las islas Malvinas/Falkland fue mucho más que un transitorio deambular dedicado a la obtención y acopio de pieles para lejanos mercados y que, por el contrario, implicó una estrecha relación con los aborígenes que poblaban dichos territorios, ya sea en términos cooperativos o de franca enemistad, y que a la luz de los antecedentes presentados otorgan una mirada alejada del paternalismo que muchas veces ha caracterizado el discurso respecto de los pueblos originarios. Por el contrario, los resultados de esta investigación dan cuenta de situaciones cotidianas en que los subordinados y dependientes no eran precisamente estos últimos, lo que demuestra que ciertos estereotipos asignados a los indígenas no se corresponden con las observaciones aquí proporcionadas.

Los contactos entre loberos y aborígenes dieron paso y se manifestaron a través de una serie de dinámicas sociales y económicas, expresadas en términos de intercambios materiales y simbólicos.

En este sentido, se constató que en las dinámicas catalogadas de intercambios materiales los loberos entregaban elementos como galletas marinas, harina y/o pan, bebidas alcohólicas, tabaco, armas y utensilios metálicos, mientras que los naturales daban cantidades determinadas de carne de guanaco, capas confeccionadas a base de pieles, agua, mariscos, hortalizas y frutas.

En las instancias de intercambio que involucraron a los canoeros kawésqar y yagán se observa un patrón según el cual son los indígenas quienes se acercan a los veleros para tratar de obtener algún producto. Para ello aprovechaban las circunstancias en que los loberos debían acercarse a la costa, ya sea

para recargar sus reservas de agua, para realizar “*sunday jobs*” o reparaciones rutinarias a la embarcación o para cocer el aceite extraído de los otáridos. En estas instancias los aborígenes buscaban realizar alguna clase de trato con los escasos recursos con los que podían contar, que básicamente eran mejillones y agua, según se desprende de los antecedentes analizados.

Teniendo en cuenta el contexto en que se daban estos encuentros, mientras los loberos estaban abocados en sus labores, se puede explicar por qué era tan elevado el número de encuentros fugaces y conflictivos, ya que, según se registró, muchas veces los aborígenes debían ser conminados a retirarse ante tan repetidas visitas. Por lo anterior, las instancias para profundizar en interacciones de carácter simbólico debió ser limitada, ya que no se registró ninguna instancia significativa en este sentido.

Con los chono y aónikenk la dinámica es distinta, ya que en estos casos eran los loberos los que se acercaban a los lugares de residencia habitual de los nativos con el fin de efectuar algún tipo de trato mercantil. En el primer caso, ante la necesidad de recargar las despensas de las goletas con hortalizas y frutas —ante prolongados viajes eran necesarias para combatir el escorbuto— se acercaban a los asentamientos chono con el fin de concretar las transacciones. En términos de intercambios simbólicos, este grupo aborígen dio a conocer sus ideas mítico-religiosas y su cosmogonía, según se desprende de la sostenida interacción con el lobero escocés William Low. A través de la experiencia de este avezado cazador, se sabe que presencié algunas ceremonias de carácter religioso, que conoció sitios funerarios y que compartió incursiones cinegéticas, instancias que demuestran la existencia de intercambios más allá de los materiales.

En el caso de los aónikenk la dinámica de encuentros estaba determinada por el acercamiento *ex profeso* de los veleros a los paraderos habituales utilizados por los aborígenes. Las reuniones se dieron en la bahía de San Gregorio y en la pequeña bahía o puerto Oazy, ambos localizados en la costa nororiental del estrecho de Magallanes. Por lo general, los capitanes decidían acudir donde los indígenas antes de internarse en los canales patagónicos y fueguinos, y también en los momentos en que se aprestaban a abandonar el estrecho para dirigirse a casa. Como se ha mencionado, los aborígenes disponían de unas finamente elaboradas capas confeccionadas a

base de pieles de guanacos, además de carne de aquel cuadrúpedo, lo que les permitía mantener un sostenido intercambio con los loberos, y no solo con aquellos, ya que una vez que se asentó la soberanía chilena en el Fuerte Bulnes (1843) y años más tarde en Punta Arenas (1848), las visitas de los aónikenk eran habituales. Por su parte, los loberos entregaban tacos de tabaco, pan, melaza, cucharas, elementos mencionados explícitamente en las fuentes tenidas a la vista y bebidas alcohólicas, según se desprende de los antecedentes que aporta el misionero Titus Coan. La disponibilidad de tabaco y alcohol terminarán por perjudicar el normal funcionamiento de las sociedades aónikenk y su consumo excesivo contribuyó en buena medida a la desaparición de este pueblo. Dando continuidad al funesto proceso de introducción de elementos alóctonos, en las décadas siguientes, los mayores proveedores de aquellos productos —en distintos momentos e intensidades— fueron los ocupantes del Fuerte Bulnes, Punta Arenas, en Chile, islote Pavón y Carmen de Patagones, en Argentina, y sin embargo, aunque de manera directa e indirecta, varios personajes ligados al rubro de la caza de otáridos, tales como José Nogueira y Luis Piedra Buena, continuarían involucrados en este tipo de intercambios.

Los loberos mantuvieron un habitual trato mercantil con los nativos, motivado no solo por el interés en las manufacturas de los naturales, sino también por una cuestión estratégica, ya que a través de ellos podían conseguir carne —fundamentalmente de guanaco—, sobre todo en el período en que las expediciones loberas se concentraron en el estrecho de Magallanes y la Tierra del Fuego, lugares donde solo era posible obtener dicho suministro de los aónikenk, máxime si se considera que la alternativa más cercana eran las islas Malvinas/Falkland. Además, en la costa archipelágica los cazadores de otáridos podían acceder a hortalizas y frutas para recuperar la salud de las tripulaciones. En medio de todas estas instancias, como era de esperar, surgieron intercambios más allá de lo material.

La caza de lobos marinos estuvo inserta directamente en el proceso expansivo de las grandes potencias europeas durante el siglo XVIII, que continuó durante la siguiente centuria. En un primer momento, la información derivada de las expediciones científico-navales desarrolladas durante el siglo XVIII fue el insumo principal que alentaría la llegada de los loberos a diferentes

partes del planeta, en un proceso de dimensiones globales que vinculó sectores periféricos del globo a los grandes circuitos comerciales metropolitanos, en una suerte de triangulación que involucraba a Londres, las islas Malvinas/Falkland-Patagonia y Cantón. Posteriormente, la información derivada de las expediciones científico-navales desarrolladas durante el siglo XVIII fue el insumo principal que alentaría la llegada de los loberos a diferentes partes del planeta, en un proceso de dimensiones globales que vinculó sectores periféricos del globo a los grandes circuitos comerciales metropolitanos. Luego, desde los años 1820 en adelante, serán los oficiales navales quienes se beneficiarán del conocimiento acumulado por los loberos a lo largo de los viajes que debieron realizar por los diferentes océanos del planeta. En tal sentido, estos cazadores de otáridos se vincularon directamente en el proceso expansivo de las grandes potencias.

El caudal de la valiosa y copiosa información acumulada por los loberos angloamericanos, tanto en lo que respecta al conocimiento de los mejores derroteros, y quizás más relavante, el carácter de los aborígenes del territorio patagónico, supo ser bien leída por los dirigentes de las nacientes repúblicas chilena y argentina, las que diligentemente supieron allegarse aquel torrente informativo, en el primer caso a través de la persona de William Low — y en su reemplazo, en la figura de Carlos Miller—, y en el otro, encarnado en Luis Piedra Buena, aquellos herederos de la tradición cinegética británica, en tanto que este se nutrió de la experiencia *yankee* producto de su bautizo en cruceros loberos bajo la supervisión del lobero yankee Williams Smiley.

Para finalizar, es pertinente mencionar un par de tópicos surgidos durante el desarrollo de esta indagatoria. Es sabido que la caza de lobos marinos disminuyó considerablemente las poblaciones de pinnípedos que otrora poblaban por millares los diferentes roqueríos del extremo sur de América. En este sentido, a lo largo del trabajo se mencionaron algunas cifras referidas a las islas Georgia del Sur y Shetland del Sur, pero no se agregaron antecedentes de las capturas del área patagónica. Las estimaciones que realizaron testigos contemporáneos no incluyeron los territorios aquí considerados, de forma tal que no existen antecedentes al respecto. En este sentido, los datos que se registraron durante el relevamiento de las bitácoras incluyen detallados

registros atinentes a las capturas realizadas en cada temporada (en base a sexo y edad), de forma que estos datos son un valioso antecedente para los biólogos, que permitiría afrontar la tarea de determinar la cuantía de las poblaciones históricas de otáridos y también definir si los actuales sitios de reproducción corresponden a los que históricamente ocuparon estos animales.

Este mismo desafío interdisciplinario se extiende al ámbito de la arqueología histórica, ya que sobre la base de los registros consignados en los *logbooks* se pueden llevar a cabo trabajos de prospección arqueológica en aquellos sitios que sirvieron de refugio temporal de los loberos y descubrir, eventualmente, nuevos antecedentes relativos a la presencia de los loberos en los miles de islas e islotes del sur de Chile.

AGRADECIMIENTOS

Deseo agradecer, en primer lugar, a la Subdirección de Investigación del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, por brindarme la posibilidad de cumplir con un desafío autoimpuesto hace ya casi cuatro años, a través de la materialización de esta publicación. Vaya mi gratitud para Susana Herrera, Leticia Martínez, Pilar de Aguirre, Gastón Carreño, y especialmente a Daniel Quiroz, por su constante apoyo y confianza en mí.

De igual manera, agradezco las concienzudas y constructivas consideraciones críticas realizadas por quien llevó a cabo la evaluación.

A cada una(o) de los profesores de los que pude nutrirme académicamente tanto en pregrado, Sergio Lausic, Mateo Martinic, Juan M. Pérez, Salvatore Cirillo, Rodrigo Cárcamo, como en posgrado, Luis Ortega, Pablo Lacoste, Rolando Álvarez, César Ross —no puedo nombrarles a todos— vayan mis sinceros agradecimientos.

A las autoridades académicas de la Universidad de Magallanes, y particularmente, a quienes me instaron y dieron el primer espaldarazo, los colegas Juan C. Judikis y Walter Molina.

A todas las personas que me asistieron en diversas visitas a bibliotecas, repositorios, archivos y en algunas caminatas por diversas ciudades: Santiago, Punta Arenas, Valparaíso, Ancud, Castro, Quellón, en Chile, y en New Bedford, New London, New York y Mystic, en Estados Unidos.

Particularmente agradezco a Glenn Gordinier del Munson Institute, por su grato recibimiento y apoyo durante la estadía en Mystic entre mayo y agosto de 2015. Y a todos los colaboradores de la G. W. Blunt White Library del Mystic Seaport Museum.

Al Programa de Becas de Pasantía Doctoral, Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica (CONICYT), gracias a cuyo financiamiento pude acceder a valiosa documentación.

Para finalizar, especial gratitud para Maritza y mis hijos Ignacio y Fernanda, quienes me acompañaron desde el inicio de este proyecto. Y al férreo apoyo de mi madre y hermanos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguilera, Óscar, y Tonko, José (2005). *Diccionario conciso español-kawésqar*. Comisión Nacional de Desarrollo Indígena.
- Allen, J. A. (1899). Fur Seal hunting in the Southern Hemisphere. En David Jordan (ed.), *The fur seals and the fur seal islands to the North Pacific Ocean, Part 3* (pp. 307-324). Washington: Government Printing Office.
- Álvarez, Ricardo (2002). Reflexiones en torno a las identidades de las poblaciones canoeras, situadas entre los 44° y 48° de latitud sur, denominadas “chonos”. *Anales del Instituto de la Patagonia*, 30, 79-86.
- Álvarez, Ricardo; Navarro, Magdalena; Saavedra, Gonzalo, y Donoso, Cristian (2015). Referencias exploratorias sobre el lago presidente Ríos, para sortear el istmo de Ofqui, península de Taitao, Región de Aysén. *Magallania*, 43(1), 91-101.
- Anrique, Nicolás (1901). *Diario de la goleta “Ancud” al mando del capitán de fragata Don Juan Guillemos, 1843, para tomas posesión del estrecho de Magallanes*. Santiago: Imprenta, Litografía y Encuadernación Barcelona.
- Balch, Edwin (1909). Stonington Antarctic Explorers. *Bulletin of the American Geographical Society*, 41(8), 473-492.
- Barnard, Charles (1836). *A Narrative of The Sufferings and Adventures Of Captain Charles H. Barnard, In A Recent Voyage Round The World including an account of his residence for two years on an uninhabited islands*. Nueva York: J. P. Callender.
- Barros, Álvaro, y Amstrong, Eduardo (1975). *Aborígenes australes de América*. Santiago: Lord Cochrane. Recuperado de www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-70881.html
- Bascope, J. (2016). Clasificación artesanal versus clasificación étnica. La historia natural del folklore de Otis Mason y el área del Fuego. *Revista de Estudios Atacameños*, 53, 135–157.
- Berguño, Jorge (1993a). Las Shetland del Sur: El ciclo lobero. Primera parte. *Boletín Antártico Chileno*, 12(1), 5 -13.
- (1993b). Las Shetland del Sur: El ciclo lobero. Segunda parte. *Boletín Antártico Chileno*, 12(2), 2-9.
- Berry, Stephen (2013). Early American Ships’ Logs as Theological Texts: Divining the Sacred amidst the Mundane. *Coriolis*, 4(2), 1-18.

- Bertrand, Kenneth (1971). *Americans in Antarctica*. Nueva York: American Geographical Society.
- Bertrand, Kenneth, y Albert, Fred (1956). *Geographic names of Antarctica*. Washington: U.S. Government Printing Office.
- Bougainville, Louis-Antoine (1880). *Voyage de Bougainville Capitaine de Vaisseau Autour du Monde, Annés 1766, 1767, 1768 et 1769*. París: Maurice Dreyfous.
- Bradley, Peter (1999). *British Maritime Enterprise in the New World: From the Late Fifteenth to the Mid Eighteenth Century*. Lewiston: Lampeter: The Edwin Mellen Press.
- Braun, Armando (1968). *Fuerte Bulnes*. Buenos Aires: Francisco de Aguirre.
- Busch, Briton (1987). *The war against The Seals: A history of The North American Seal Fishery*. Quebec: McGill-Queen's University Press.
- Byron, John (1769). *Viage del Comandante Byron alrededor del mundo, hecho últimamente de orden del Almirantazgo de Inglaterra: En el qual se da noticia de carios países, de las costumbres de sus habitantes, de las plantas, y animales estraños que se crian en ellos: juntamente con una descripción muy circunstanciada del estrecho de Magallanes, y de cierta nación de gigantes, llamados Patagones, con una lámina fina que los representa &c.* Traducción de Casimiro de Ortega. Madrid: Francisco Mariano Nipho.
- Cárdenas, Renato; Montiel, Dante, y Grace, Catherine (1991). *Los chono y los veliche de Chiloé*. Santiago: Olimpho.
- Casamiquela, Rodolfo (1965). *Rectificaciones y ratificaciones. Hacia una interpretación definitiva del panorama etnológico de la Patagonia y área septentrional adyacente*. Bahía Blanca: Cuadernos del Sur, Instituto de Humanidades de la Universidad Nacional del Sur.
- Caviglia, Sergio (2012). *Malvinas, soberanía, memoria y justicia, 10 de junio de 1829*. Rawson: Ministerio de Educación de la Provincia de Chubut.
- Chaparro, Manuel (1917). *Estudio económico-administrativo-social del territorio de Magallanes* (Memoria para optar al grado de licenciado en la Facultad de Leyes y Ciencias Políticas). Universidad de Chile.
- Childs, Herbert (1997[1936]). *El Jimmy. Bandido de la Patagonia*. Punta Arenas: Universidad de Magallanes.
- Clark, Howard (1887). The Antarctic Fur-seal and Sea-elephant Industries. En George Brown. *The Fisheries and Fishery Industries of the United States* (pp. 400-467). Washington: Commission of Fish and Fisheries.

- Coan, Titus (1880). *Adventures in Patagonia, a Missionary's Exploring Trip*. Nueva York: Dodd, Mead & Co.
- (2006). *Aventuras en Patagonia, un viaje de exploración de dos misioneros norteamericanos, noviembre 1833-marzo 1834*. Buenos Aires: Zagier & Urruty.
- Colby, Barnard (1990). *Whaling captains of New London County, Connecticut: For oil and buggy whips*. Mystic: Thomsom Shore Inc.
- Cook, James (1842). *The Voyages of Captain James Cook, illustrated with maps and numerous engravings on Wood, with an appendix, giving an account of the present condition of the south sea islands, &c, in two volumes* (Volumen I). Londres: William Smith.
- Cordingly, David (2008). *Cochrane the Dauntless: The Life and Adventures of Thomas Cochrane, 1775-1860*. Londres: Bloomsbury.
- Cushman, Robert (1947). Captain Bellingshausen's Voyage 1819-1821. *Geographical Review*, 37, 2, 303-306.
- Darby, Marie, y Darby, John (1971). *Islands of the Scotia arc and the Antarctic peninsula*. Nueva York: Lindblad Travel Antarctic tourist expedition.
- Darwin, Charles (1839). *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe. Journal and remarks. 1832-1836*. Londres: Henry Colburn.
- (2001). *Charles Darwin's Beagle diary*. R. D. Keynes (ed.). Cambridge: Cambridge University Press.
- Deacon, George (1984). *The Antarctic circumpolar ocean*. Londres: Cambridge University Press.
- Decker, Robert (1973). *Whaling Industry of New London*. York: Liberty Caps Book.
- Díaz-Silveira, Cintia (2011). La cuestión de las Malvinas: Del Tratado de Nootka al principio de auto-determinación de los pueblos. En: Leandro Martínez y Manuela Fernández. *El Ejército y la Armada en el Noroeste de América: Nootka y su tiempo* (pp. 315-333) Madrid: Universidad Rey Juan Carlos.
- Dickinson, Anthony (1993). Early Sealing in The Falkland Islands Dependencies. *The Great Circle*, 15(1), 1-17.
- (1994). Early Nineteenth-Century Sealing on the Falkland Islands: Attempts to Develop a Regulated Industry, 1820-1834. *The Northern Mariner*, IV(3), 39-49.
- (2007). Seal Fisheries on The Falkland Islands and Dependencies: An historical review. *Research Maritime History*, 34, 39-49.

- Dulles, Foster (1930). *The old China trade*. Boston, MS: Cambridge University Press.
- Dunn, Poindexter (1889). Fur-seal Fisheries on Alaska. *Investigation of The Fur-seal Fisheries an other Fissheries on Alaska* (pp. I-XXXIX). Washington: Government Printing Office.
- Ellis, Richard (2005). Northern Fur Seal. En Mark Nuttall (ed.). *Encyclopedia of The Arctic (1489-1490)*. Nueva York: Routledge.
- Escalada, Frederico (1949). *El complejo tehuelche. Estudios de etnografía patagónica*. Buenos Aires: Coni, Serie Instituto Superior de Estudios Patagónicos.
- Fanning, Edmund (1833). *Voyages round the world: with selected sketches of voyages to the South Seas, Northand South Pacific Oceans, China, etc.* Nueva York: Collins & Hannay.
- Fernández, Roberto, y Martínez, Carlos (1991). La pesca de altura en la América española del Setecientos: La fundación de la Real Compañía marítima. En B. Torres (ed.). *Andalucía, América y el mar: Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América* (pp. 73-91). Sevilla: Junta Consejería de Agricultura y Pesca.
- Fitz-Roy, Robert (1839). *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe. Proceedings of the second expedition, 1831-36, under the command of Captain Robert Fitz-Roy, R.N.* Londres: Henry Colburn.
- (1839b). *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe. Appendix to Volume II.* Londres: Henry Colburn.
- Frézier, Amadée (1717). *Relation du voyage de la mer du sud aux cotes du Chili, du Perou et du Bresil fait penedent les années 1712, 1713 & 1714*. Volumen I. Amsterdam: Chez Pierre Humbert. Recuperado de <https://archive.org/details/relationduvoyage01frzi/page/n17/mode/2up>
- Gill, James (1967). Notes on the sealing industry of early Australia. *Journal of the Royal Historical Society of Queensland*, 8(2), 218-245.
- Gómez, Antonio (1939). *Elementos para la historia de nuestras Islas Malvinas*. Buenos Aires: El Ateneo.
- Goode, George (1887). *The Fisheries and Fishery Industries of the United States*. Washington: Commission of Fish and Fisheries.
- Greenberg, Michael (1951). *British trade and the opening of China 1800-42*. Birmingham: Cambridge University Press.

- Headland, Robert (1989). *Chronological List of Antarctic Expeditions and related historical events and activities from the earliest times*. Londres: Cambridge University Press.
- (1992). *The islands of South Georgia*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Helsby, Thomas (1968). Rough notes relative to the murders at Port Lewis, Berkley Sound, East Falkland; on the 26th of August 1833. *The Falkland Islands Journal*, 21-32.
- Howay, Frederick (1973). *A list of trading vessels in the maritime fur trade 1785-1825*. Kingston, Ontario: The Limestone Press.
- Igler, David (2013). *The Great Ocean. Pacific Worlds from Captain Cook to The Gold Rush*. Nueva York: Oxford University Press.
- Jiménez, Juan; Alioto, Sebastián, y Villar, Daniel (2018). *Malvinas: Hombres, ganados y tecnología rural criolla (siglos XVIII y XIX)*. Bahía Blanca: EdiUNS.
- Jones, A.G.E. (1981). The British Southern Whale and Seal Fisheries. *Ships employed in the South Seas trade:1775-1861* (pp. 253-275). Canberra: Roebuck Society Publication.
- (1986). *Ships employed in the South Seas trade: 1775-1861* (Nº 36). Canberra: Roebuck Society Publication.
- (1991). *Ships employed in the South Seas trade: 1775-1859, Volume II* (Nº 46). Melbourne: Roebuck Society Publication.
- (1992). Fur Sealing in The Falkland Islands in the 1820's and 1830's. *The Falkland Islands Journal*, 39-48.
- (1993). Early voyages to The Falkland Islands, 1769-1850. *The Falkland Islands Journal*, 18-40.
- Jones, John (1816). *Life and adventure in the South Pacific*. Nueva York: Harper y Brothers.
Recuperado de www.gutenberg.org/files/59684/59684-h/59684-h.htm
- King, Philip (1839). *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe. Proceedings of the first expedition, 1826-30, under the command of Captain P. Parker King, R.N., F.R.S.* Londres: Henry Colburn.
- King, James (1842). Captain King's Journal of the transactions on returning to the Sandwich Islands'. En James Cook. *The Voyages of Captain James Cook, illustrated with maps and numerous engravings on Wood, with an appendix, giving an account of the present condition of the south sea islands, &c, in two volumes'* (Vol II, pp. 370-550). Londres: William Smith.

- Kirker, James (1970). *Adventures to China. Americans in the Southern Oceans, 1792-1812*. Nueva York, NY: Oxford University Press.
- Knox, H. (agosto 7, 1791) [Carta de Henry Knox a John Coffin Jones]. The Gilder Lehrman Collection, The Gilder Lehrman Institute of American History, New York, NY.
- Kugler, Richard (1971). The penetration of the Pacific by American Whalers in the 19th century. En *The Opening of the Pacific, Image and Reality. National Monograph and Reports*, 2, 20-27.
- Latcham, Ricardo (1910). *Los changos de las costas de Chile*. Santiago: Imprenta Cervantes.
- Legoupil, Dominique, y Sellier, Pascal (2004). La sepultura de la cueva Ayayema (Isla Madre de Dios, archipiélagos occidentales de Patagonia). *Magallania*, 32, 115-124.
- Lorton, Roger (2012). *Falklands Wars: The History of the Falkland Islands: with particular regard to Spanish and Argentine pretensions and taking some account of South Georgia, the South Sandwich Islands and Britain's Antarctic Territories* (Versión 2012, 2013, 2014, 2015). Recuperado de <https://falklandstimeline.files.wordpress.com/2011/07/falklands-history24.pdf>
- Maddison, Ben (2014). *Class and Colonialism in Antarctic Exploration, 1750-1920*. Nueva York: Routledge.
- Martens, Conrad (1833-1834). Sketchbook I. Cambridge University Press. Recuperado de <http://cudl.lib.cam.ac.uk/view/MS-ADD-07984/31>
- (1833-1834). Sketchbook III. Cambridge University Press. Recuperado de <http://cudl.lib.cam.ac.uk/view/MS-ADD-07983/35>
- Martínez, Carlos (2008). Real Compañía Marítima en América. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 54, I, 583-630.
- Martinić, Mateo (1973). Actividad lobera y ballenera en litorales y aguas de Magallanes y Antártica, 1868-1916. *Revista de Estudios del Pacífico*, 7, 7-26.
- Aventuras en Patagonia (1984). Los guaicurúes, ¿un grupo racial definido o un accidente étnico? *Anales del Instituto de la Patagonia*, 15, 63-69.
- (1987). Navegantes norteamericanos en aguas de Magallanes durante la primera mitad del siglo XIX. *Anales del Instituto de la Patagonia*, 17, 11-17.
- (1992). *Historia de la Región Magallánica*. Punta Arenas: Ediciones Universidad de Magallanes.

- (1995). *Los Aónikenk historia y cultura*. Punta Arenas: Ediciones Universidad de Magallanes.
- (2007). Convivencia Kaweskar-Aónikenk en el istmo de Brunswick, Patagonia Austral. Un caso de mestizaje cultural. En Flavia Morello, Mateo Martinić, Alfredo Prieto y Gabriel Bahamonde (eds.). *Arqueología de Fuego-Patagonia. Levantando piedras, desenterrando huesos... y develando arcanos* (pp. 825-837) Punta Arenas: CEQUA.
- (2013). Los aónikenk. ¿Epítome del buen salvaje? *Magallania*, 41(1), 5-27.
- Mayorga, Marcelo (2016). Antecedentes históricos referidos a la caza de lobos marinos y su interacción con el medio geográfico y humano en el extremo austral americano: El caso del lobero escocés William Low. *Magallania*, 44(2), 37-64.
- McKeever, Isaac (1839). Letter on the Straits of Magellan [U.S. Ship Falmouth, Valparaíso, Dec. 11 1837]. *The Army & Navy Chronicle*, VIII (6): 95-96.
- Mill, Hugh (1905). *The siege of the South Pole*. Harvard University Press.
- Miller, Samuel (2018, 21 de septiembre). Tataranieto de tripulante de la Goleta Ancud regresó después de 45 años para celebrar Toma de Posesión. *La Prensa Austral*, Punta Arenas. Recuperado de <https://bit.ly/2VF7LOG>
- Montiel, Dante (2008). Yohn Yates, el Práctico del Sur. *De y Desde Chiloé*, 22, 53-73.
- Morrell, Benjamin (1832). *A narrative of four voyages to the South Sea, North and South Pacific Ocean, Chinese Sea, Ethiopic and Southern Atlantic Ocean, Indiana n Antarctic Ocean, from the year 1822 to 1831*. Nueva York: J & J Harper.
- Moulton, William (1804). *Concise extract from The Sea Journal of William Moulton written board of The Onico in a voyage from the port of New London, Connecticut, to Staten Land in the South Sea, together with structures and remarks on various subject matters which came within his notice, on the coast of south America and at a variety of islands in the South Sea and Pacific Ocean, in the years, 1799, 1800, 1801, 1802, 1803 and 1804*. Utica.
- Navarro, Lautaro (1908). *Censo jeneral de población i edificación, industria, ganadería i minería del territorio de Magallanes*. Punta Arenas: Talleres de la Imprenta El Magallanes.
- New London Crew Lists, 1803-1878, Recuperado de <https://research.mysticseaport.org/databases/crew-lists-new-london/>
- ONU (1946). Resolución N° 66, 14 de diciembre 1946, Transmisión de información de acuerdo con el Artículo 73(e) de la Carta de Naciones Unidas.

- Organ, Michael (1996). *Conrad Martens' Beagle Pictures. General Catalogue of the Drawings, Watercolours & Oils executed by Conrad Martens in association with his voyages to South America & the Pacific Islands whilst Artist with the Beagle Expedition and on board vessels such as HMS Hyacinth, May 1833-9 February 1835*. Recuperado de www.uow.edu.au/~morgan/graphics/beagle1.pdf
- Palmer, Henry (1913). *Stonington by the sea*. Stonington: Palmer Press.
- Pereira, Eugenio (1971). *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos, 1778-1809*. Santiago: Andrés Bello.
- Portlock, Nathaniel (1789). *A voyage round the world; but more particularly to the north- west coast of America: performed in 1785, 1786, 1787, and 1788, in the King George and Queen Charlotte, Captains Portlock and Dixon*. Londres: John Stockdale.
- Quezada, Abraham (2011). *Diccionario de historia y geografía de Chile*. Santiago: Ril.
- Reynolds, Jeremiah (1839). Mocha Dick or the white whale of the Pacific. A leaf from a manuscript journal. *The Knickerbocker*, 13(5), 377-392.
- Richards, Rhys (2003). New market evidence on the depletion of Southern fur seals: 1788-1833. *New Zealand Journal of Zoology*, 30, 1-9.
- Riso Patrón, Luis (1924). *Diccionario Jeográfico de Chile*. Santiago: Imprenta Universitaria.
- Scammon, Charles (1874). *The Marine Mammals of The North-western Coast of North America*. Nueva York: Ed. G.P. Putnam's Sons.
- Scott, Kenneth (1917). *Early Relations between the United States and China, 1784-1844*. New Haven: Yale University Press.
- Secchi, Giuseppina (2007). *Diccionario Akal de mitología universal*. Madrid: Akal.
- Senatore, Ximena, y Zarankin, Andrés (2007). *Historia de un pasado en blanco: Arqueología histórica antártica*. Belo Horizonte: Argvmentvm.
- Sepúlveda, Marcela (2011). Pinturas rupestres y tecnología del color en el extremo sur de Chile. *Magallania*, 39(1), 193-210.
- Smith, Ian (2002). *The New Zealand Sealing Industry History, archaeology, and heritage management*. Wellington: New Zealand Department of Conservation.
- Spears, John (1922). *Captain Nathaniel Brown Palmer An Old-Time Sailor of the Sea*. Nueva York: The McMillan Company.
- Stackpole, Edouard (1953). *The Sea-hunters: The New England Whalers during two centuries, 1635-1835*. Filadelfia: J. P. Lippincott.

- (1955). *The voyage of The Huron and The Huntress. The American Sealers and the discovery of the continent of Antarctica*. Connecticut: Mystic.
- Stanton, William (1975). *The Great United States Exploring Expedition of 1838-1842*. Berkeley/Los Ángeles: University of California Press.
- Starbuck, Alexander (1878). *History of the American whale fishery from its earliest inception to the year 1876*. Washington: Government Printing Office.
- Stehberg, Rubén (2003). *Arqueología histórica antártica. Aborígenes sudamericanos en los mares subantárticos en el siglo XIX*. Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- Stevens, Thomas (1954). *The first American sealers in the Antarctic, 1812-1819: and the first voyage of the Brig Hersilia, of Stonington, Conn., 1819-1820*. Deep River: U.S. Department of State.
- Taulis, Enrique (1938). Terremotos y grandes temblores habidos en Chile. *Revista Chilena de Historia Natural*, XLII, 303-313.
- Torrejón, Fernando; Bizama, Gustavo; Araneda, Alberto; Aguayo, Mauricio; Bertrand, Sébastien, y Urrutia, Roberto (2013). Descifrando la historia ambiental de los archipiélagos de Aysén, Chile: el influjo colonial y la explotación económica-mercantil republicana (siglos XVI-XIX). *Magallania*, 41(1), 29-52.
- Townsend, Ebenezer (1888). The Diary of Mr. Ebenezer Townsend, Jr., The supercargo of The Sealing ship "Neptune", on her Voyage to the South Pacific and Canton. *Papers of the New Haven Colony Historical Society*, IV, 1-115.
- Trowbridge, Thomas (1881). *Ancient Maritime Interest of New Haven*. New Haven: Turtle, Morehouse & Taylor.
- Van Dyke, Paul (2007). *The Canton Trade: Life and Enterprise on the China Coast, 1700-1845*. Hong Kong: Hong Kong University Press.
- Van Noort, O. (1602). *Description dv pennible Voyage fait en tovr de L'Vnivers ov globe terrestre, par Sr. Olivier Dv Nort D'Vtrecht, General de quatre Navires(...), por travesant le destroit de Magellanes, descouvrir les Costes de Cica, Chili & Peru, etc.* Ámsterdam.
- Vaz-Ferreira, Raúl, y Ponce de León, Alberto (1984). South American fur seal, *Arctocephalus australis*, in Uruguay. En John P. Croxall y Roger L. Gentry (eds.). *St Radburne atus, biology, and ecology of fur seals. Proceedings of an international workshop* (pp. 29-32). Cambridge: National Oceanic and Atmospheric Administration Technical Report National Marine Fisheries Service.

- Venegas, Claudio; Gibbons, Jorge; Aguayo, Anelio; Sielfeld, Walter; Acevedo, Jorge; Amado, Nelson *et al.* (2001). *Cuantificación poblacional de lobos marinos en la XII Región*. Punta Arenas: Ediciones Universidad de Magallanes.
- Vera, Robustiano (1897). *La colonia de Magallanes i Tierra del Fuego (1843 a 1897)*. Santiago: Imprenta de la Gaceta.
- Vergara, Sergio (1973). *Economía y sociedad en Magallanes, 1843-1877*. Santiago: Facultad de Ciencias Sociales Universidad de Chile.
- Vezub, Julio (2015). La caravana de Musters y Casimiro. La “Cuestión Tehuelche” revisitada por el análisis de redes. Punta Arenas-Carmen de Patagones, 1869-70. *Magallania*, 43(1), 15-35.
- Villalobos, Sergio (2003). *Breve historia de Chile*. Santiago: Universitaria.
- Wamsley, Douglas (2018). Silas Enoch Burrows and the Search for Sir John Franklin. *Coriolis*, 8(3), 25-41.
- Watson, Arthur (1931). A voyage on the sealer Emeline and the Journal. *Zoologica*, IX(14), 475-549.
- Weddell, James (1825). *Voyage towards the South Pole performed in the years 1822-24, containing an examination of the Antarctic sea, to the seventy-fourth degree of latitude, and a visit to Tierra del Fuego, with a particular account of the inhabitants*. Londres: Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown and Green.
- Wilkes, Charles (1845). *Narrative of The United States Exploring Expedition during the years, 1838, 1839, 1840, 1841, 1842* (Vol. I). Filadelfia: Lea and Blanchard.
- Zapater, Horacio (1998). *Aborígenes chilenos a través de cronistas y viajeros*. Santiago: Andrés Bello.
- Zorrilla, Manuel (1925). *Magallanes en 1925: Obra histórica, geográfica, estadística comercial e industrial, desde el descubrimiento del estrecho hasta nuestros días* (tomo I). Punta Arenas.

Manuscritos inéditos

Informe Nro. 74, f 70, Carta del Gobernador de la Colonia del Estrecho de Magallanes, Justo de la Ribera, al Intendente de Chiloé Domingo Espiñeira, 12 de febrero de 1845. Archivo Nacional Histórico de Chile, Fondo Ministerio del Interior, Volumen 70.

- Informe Nro. 82 del Intendente de Chiloé, Domingo Espiñeira, al Ministro de Guerra Manuel Montt, 9 de mayo de 1842. Archivo Nacional Histórico de Chile, Fondo Ministerio de Marina, Volumen 70.
- Informe Nro. 141 del Ministro del Interior, Ramón Luis Yrarrázaval, 30 de septiembre de 1842. Archivo Nacional Histórico de Chile, Fondo Ministerio de Marina, Volumen 71.
- Informe Nro. 206, f 125, Informe del capitán John Williams al Intendente de Chiloé Domingo Espiñeira, 5 de junio de 1843. Archivo Nacional Histórico de Chile, Fondo Ministerio del Interior, Volumen 197.
- Libro de Matrimonios Parroquia de Castro, Nro. 9, p. 65. Archivo Seminario Pontificio Mayor de Santiago de Chile.
- Logbook of the Harriet, (Log 107c), Manuscript Collection, G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.
- Logbook of the Athenian, (Log 4), Manuscript Collection, G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.
- Logbook of the Mary Jane, (Log 560), Manuscript Collection, G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.
- Logbook of the Hancox, (Log 731), Manuscript Collection, G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.
- Logbook of the Betsey, 1836-1838, (Log 6), Manuscript Collection, G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.
- Logbook of the Betsey, 1840-1842, (Log 7a), Manuscript Collection, G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.
- Logbook of the Betsey, 1842-1844, (Log 7b), Manuscript Collection, G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.
- Logbook of the Betsey, 1844-1845, (Log 7c), Manuscript Collection, G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.
- Logbook of the Penguin (Log 107b), Manuscript Collection, G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.
- Registro entrada y salida de embarcaciones, Capitanía de puerto de Valparaíso, planillas 10/09/1826 y 25/09/1826. Archivo Nacional Histórico de Chile, Fondo Ministerio de Marina, Volumen 31, sin foliar.

Se terminó de imprimir esta primera edición,
de trescientos ejemplares, en el mes de junio de 2020
en Andros Impresores.
Santiago de Chile.

