

# Océanos conectados, tiempos recuperados

Cuatro estudios sobre la caza de mamíferos marinos en las costas sudamericanas

WELLINGTON CASTELLUCCI JR.

SOFÍA CLARA HALLER

MARCELO MAYORGA

DANIEL QUIROZ

Con un prólogo de  
CRISTINA BRITO

Editor

DANIEL QUIROZ





OCÉANOS CONECTADOS, TIEMPOS RECUPERADOS  
CUATRO ESTUDIOS SOBRE LA CAZA DE MAMÍFEROS MARINOS EN LAS COSTAS SUDAMERICANAS

*Colección Cultura y Naturaleza*  
*Volumen V*

©Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

Colección Cultura y Naturaleza  
Océanos conectados, tiempos recuperados  
Cuatro estudios sobre la caza de mamíferos marinos en las costas sudamericanas

Inscripción N° 2024-A-6380  
ISBN 978-956-244-606-8

Ministra de las Culturas, las Artes y el Patrimonio  
*Carolina Arredondo Marzán*

Subsecretaria del Patrimonio Cultural  
*Carolina Pérez Dattari*

Directora Nacional del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural  
*Nélida Pozo Kudo*

Subdirectora de Investigación y Directora Responsable  
*Susana Herrera Rodríguez*

Autores  
*Wellington Castellucci Jr., Sofía Clara Haller, Marcelo Mayorga y Daniel Quiroz*

Prólogo  
*Cristina Brito*

Editor  
*Daniel Quiroz*

Diseño de portada y diagramación  
*Leticia Martínez Vergara*

La portada fue diseñada sobre un grabado de J. O. Davidson, que apareció en el magazine  
*Frank Leslie's Illustrated Newspaper* (Nueva York), el 30 de marzo de 1889

Correctora de pruebas  
*Pilar de Aguirre Cox*

Diseño de portada basado en una idea original de Arturo Molina Burgos

Ediciones de la Subdirección de Investigación  
Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 651  
Teléfono: 56-229979764  
[www.investigacion.patrimoniocultural.gob.cl](http://www.investigacion.patrimoniocultural.gob.cl)  
Santiago, Chile

IMPRESO EN CHILE/PRINTED IN CHILE  
2024

# OCÉANOS CONECTADOS, TIEMPOS RECUPERADOS

CUATRO ESTUDIOS SOBRE LA CAZA DE MAMÍFEROS MARINOS EN LAS  
COSTAS SUDAMERICANAS

WELLINGTON CASTELLUCCI JR.  
SOFÍA CLARA HALLER  
MARCELO MAYORGA  
DANIEL QUIROZ

CON UN PRÓLOGO DE  
CRISTINA BRITO

EDITOR  
DANIEL QUIROZ





# ÍNDICE

## PRESENTACIÓN

9

## PRÓLOGO

La omnipresencia de la ballena en la(s) historia(s) de la caza  
de mamíferos marinos

**CRISTINA BRITO**

15

## CUATRO ESTUDIOS

El Atlántico entre Nueva Inglaterra y Brasil: balleneros estadounidenses  
en los mares del sur (1740-1850)

**WELLINGTON CASTELLUCCI JR.**

27

Pesquerías de la Patagonia y las islas Malvinas (1770-1831)

**SOFÍA CLARA HALLER**

85

Conexiones loberas en los archipiélagos patagónico y fueguino durante  
la segunda mitad del siglo XIX

**MARCELO MAYORGA**

135

La caza de ballenas en las costas del Pacífico suroriental:  
contactos y evitaciones (1789-1810)

**DANIEL QUIROZ**

187

## EPÍLOGO

Recorriendo los océanos en busca de mamíferos marinos: entre el Atlántico  
y el Pacífico, rodeando el cabo de Hornos

**DANIEL QUIROZ**

233

## AGRADECIMIENTOS

239

## RESÚMENES/ABSTRACT

241

## NOTAS BIOGRÁFICAS

247



## PRESENTACIÓN

La Subdirección de Investigación del Servicio Nacional del Patrimonio está particularmente interesada en fomentar y fortalecer las investigaciones disciplinarias e interdisciplinarias que se realizan en y sobre los océanos, especialmente en el Pacífico suroriental. En el espacio oceánico que rodea las costas sudamericanas habita un grupo muy variado de animales y vegetales que se han adaptado a la vida en el mar o dependen en gran parte de él para alimentarse. Las comunidades humanas que viven en esos lugares se han relacionado de distinta manera con las especies marinas, aunque el extractivismo prima desde la llegada de los europeos a la región. Se han organizado para obtener los recursos y han estructurado complejos sistemas de intercambio para hacerlos llegar hasta lugares muy alejados de la costa.

La pesca y la caza de animales marinos, así como la recolección de algas, moluscos y crustáceos, son actividades que han tenido un peso relativo fluctuante, tanto geográfica como temporalmente, a lo largo de la historia de los asentamientos humanos en el litoral sudamericano. Los contextos económicos y políticos de cada época han condicionado también la manera en que se han construido las relaciones entre los humanos y los seres marinos. Creemos que es posible comprender una época a través de una mirada marina, acuática y oceánica, en especial en una región donde el foco ha estado puesto principalmente en la tierra y en actividades como la agricultura, la minería y el manejo de animales terrestres.

Hester Blum nos recuerda que “el mar no es una metáfora” (2010, p. 670) y que los estudios oceánicos proponen que debe llegar a ser

el centro de las conversaciones acerca de los movimientos, las relaciones e historias globales y no solo como un tema o metáfora organizadora con la que ampliar una perspectiva crítica [a las narrativas] mediterráneas: el mar ofrece, en sus propiedades geofísicas, históricas e imaginativas, una nueva epistemología, una nueva dimensión para pensar sobre superficies, profundidades y las dimensiones extra terráneas de los recursos y las relaciones planetarias (Blum, 2013, p. 151).

Los océanos son espacios “de dispersión, conjunción, distribución, contingencia, heterogeneidad y de líneas e imágenes que se intersectan y estratifican; en resumen, un campo de posibilidades estratégicas en las que el orden oceánico se mantiene unido en un espacio común, pero altamente fluido” (Boelhower, 2008, pp. 92-93). Para apreciarlo de manera adecuada “necesitamos desarrollar una epistemología que vea cómo el océano es continuamente reconstituido por una variedad de elementos: lo no humano y lo humano, lo biológico y lo geofísico, lo histórico y lo contemporáneo; solo entonces podremos pensar con el océano para mejorar nuestra comprensión y visión del mundo en general” (Steinberg, 2013, p. 157).

Desde nuestra perspectiva y, por qué no decirlo, desde nuestros intereses, los estudios oceánicos promueven la intersección de las investigaciones que se hacen desde las ciencias naturales, las ciencias sociales y las humanidades. Estamos interesados, de una vez por todas, en devolver la mirada hacia el mar, para así conocer y discutir ese mundo colaborativo-competitivo que se construye en las costas sudamericanas luego de la llegada, en el siglo xvi, de los europeos, y los efectos duraderos que provoca este arribo en las prácticas extractivas preexistentes, considerando sus continuidades, discontinuidades y las transformaciones ocurridas entre los siglos xvi y xix.

Los primeros balleneros provenientes del hemisferio norte traspasan el Ecuador en busca de ballenas en el Atlántico Sur durante la primera mitad del siglo xviii. En la segunda parte de ese siglo los balleneros comienzan a explotar en forma intensiva los caladeros de ballenas entre las costas de Brasil (Castellucci Jr. 2021) y las islas Malvinas (Haller 2023), hasta que, a fines del siglo xviii, un grupo de balleneros ingleses, franceses y estadounidenses logra ingresar al Pacífico Sur, a través del Cabo de Hornos (Quiroz 2020).

Este libro contiene cuatro estudios sobre la caza de mamíferos marinos entre los siglos xviii y xix en las costas sudamericanas, tanto en el Atlántico como en el Pacífico, precedidos por un texto, que sirve como introducción y contexto del tema, Los estudios fueron escritos por Wellington Castellucci Jr., de Brasil, Sofía Clara Haller, de Argentina, Marcelo Mayorga y Daniel

Quiroz, de Chile, encabezados por una introducción escrita por Cristina Brito, prestigiosa historiadora ambiental de la Universidade Nova de Lisboa. Los textos están ordenados según la ruta cronológica que siguieron los balleneros y loberos en su expansión oceánica: primero, en las costas de Brasil, luego en la Patagonia y las Islas Malvinas, más tarde en la zona del Cabo de Hornos y estrecho de Magallanes, para llegar finalmente a las costas del Pacífico suroriental.

Los textos no desconocen las actividades cinegéticas realizadas por los pueblos originarios antes de la llegada de los europeos pero están enfocados de manera explícita en documentar los efectos generados por la presencia de cazadores de lobos marinos, ballenas y cachalotes, especialmente estadounidenses, en las costas de Brasil, Argentina y Chile.

Esperamos que la lectura de los textos que presentamos ahora, que muestra una forma controvertida de relacionarse con los océanos, sirva para comprender que debemos reconocer en los océanos un espacio fluido donde los seres humanos y no humanos se encuentran en un sistema dinámico de relaciones, sin duda complejo, pero que deberá resultar satisfactorio para la supervivencia de todos.

**Daniel Quiroz**

Subdirección de Investigación

Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

#### REFERENCIAS

- Blum, H. (2010). The prospect of oceanic studies. *PMLA*, 125(3), 670-677.
- (2013). Introduction: oceanic studies. *Atlantic Studies*, 10(2), 151-155.
- Boelhower, W. (2008). The Rise of the New Atlantic Studies Matrix. *American Literary History*, 20(1), 83-101.
- Castellucci W (2021). Baleias e Império: os Estados Unidos e a expansão baleeira nos mares do Atlântico Sul (1761-1844). *Revista de História*, 180: 1-34.
- Haller, S. C. (2023). *Balleneros, loberos y guaneros en Patagonia y Malvinas. Una historia socioambiental del mar, 1800-1914*. Buenos Aires: SB Ediciones.

- Quiroz, D. (2020). *Soplan las ballenas. Historias sobre la caza de cetáceos en las costas de Chile*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Steinberg, P. (2013). Of other seas: metaphors and materialities in maritime regions. *Atlantic Studies*, 10(2), 1156-169.

# PRÓLOGO



## LA OMNIPRESENCIA DE LA BALLENA EN LA(S) HISTORIA(S) DE LA CAZA DE MAMÍFEROS MARINOS

Cristina Brito<sup>1</sup>

*No era su pasado lo que se nos escapaba: era ahora, ahora, cuando se hundía en el misterio, un misterio del que tanto queríamos haberla arrancado. Todo lo que nos podían haber dicho sobre la ballena, todo lo que la ciencia o la historia podrían tener para enseñarnos, no nos habían enseñado nada. Porque lo único que queríamos saber era aquel secreto escondido, esa palabra de creación que representaba.*

GADENNE (2017)

Cuando Paul Gadenne escribió sobre esta ballena varada, en ese punto de la costa, en un momento concreto, se refería, en realidad, a todas las ballenas que llegan a la costa desde mar abierto, muertas o por morir, totalmente fuera de su ambiente natural y de su estructura vital, pero completamente dentro de la manera humana de existir. Los contactos entre las personas y los grandes mamíferos marinos se construyeron históricamente mediante la observación, por la audacia, el aprovechamiento y la predación, es decir, por prácticas muchas veces contradictorias, que involucraban sentimientos, casi siempre paradójales, que oscilaban entre la empatía y la competencia. Estos contactos estaban —y aún están— mediados por las dudas, por lo desconocido y por algunos malentendidos, por múltiples interrogantes y, en consecuencia, por los innumerables intentos de explicar prácticas milenarias y de comprender a estos no humanos de los océanos que, en su alteridad radical, están siempre tan cerca de nosotros.

La caza de mamíferos marinos, incluida la captura activa de grandes ballenas —comúnmente conocida como caza de ballenas— y la captura

---

<sup>1</sup> CHAM – Centro de Humanidades da NOVA FCSH, Lisboa, Portugal.

de focas y lobos marinos, así como de sirenios —manatíes y dugongos— fue (y en algunos casos, sigue siendo) una actividad practicada por comunidades costeras repartidas por casi todo el mundo y a través del tiempo histórico y prehistórico. Se trata, por tanto, de una práctica humana global.

Como una práctica global, se caracteriza por un conjunto de particularidades técnicas y culturales, económicas y ecológicas, y también por momentos relativamente específicos, en determinadas épocas y en ciertas regiones geográficas. La escala, la importancia, las especies buscadas, los productos extraídos y los tipos de intercambios comerciales, los impactos ecoculturales, las narrativas científicas e históricas, e incluso la memoria y los patrimonios producidos fueron, de hecho, muy particulares y distintivos de cada espacio-cultura. Su transversalidad temporal estuvo ampliamente generalizada. La actividad de caza de estos grandes animales marinos —siempre recursos, no siempre especies que proteger—, aunque muchas veces olvidada por la historiografía y las diversas corrientes humanísticas y científicas, puede considerarse, en cierta medida, omnipresente en la historia de la humanidad.

Son variadas las miradas con las cuales se entiende esta práctica. La perspectiva económica, quizás la más común, pretende percibir cuál es el valor del animal-recurso, los productos que se obtienen de él y cuáles son sus finalidades, su proceso de mercantilización, los intercambios comerciales realizados, los mercados preferenciales, la dinámica de la oferta y la demanda, incluso cuestiones políticas y jurídicas como la definición de las ballenas en la Europa medieval como “pez real”, el establecimiento de derechos sobre los hallazgos en el mar, incluidos los grandes peces marinos en la Europa y América del Norte modernas, hasta la creación de monopolios y regímenes legales de acceso controlado desde los tiempos modernos hasta los contemporáneos (Brito, 2011, Viera, 2023).

La propia conservación de las especies blanco de estas prácticas, y por lo tanto actualmente amenazadas o en peligro de extinción, por parte de la Comisión Ballenera Internacional (IWC)<sup>2</sup> es un proceso de estructuración jurídica de alto nivel para controlar el acceso a los animales (¿recursos, también?). Pero las estructuras físicas y los avances tecnológicos, desde

---

<sup>2</sup>The International Whaling Commission, ver <https://iwc.int/en>



las vigías en el litoral hasta las complejas fábricas en tierra para apoyar la caza costera de ballenas, las embarcaciones (simples botes abiertos, grandes barcos balleneros de la época de la vela adaptados y mejorados con la llegada de la industrialización, o los barcos-factoría que todavía existen) y las armas utilizadas para matar a los animales también forman parte de esta historia. Asimismo, le pertenecen tanto la producción y transferencia de conocimientos técnicos como la historia y filosofía natural, que incluye desde bestiarios hasta tratados de historia natural, desde descripciones y mapas hasta listas de especies observadas y de especímenes conservados en gabinetes de curiosidades y museos, desde fotografías digitales hasta códigos genéticos revelados y archivados. También considera los aspectos éticos y morales, los análisis literarios y poéticos, la producción artística y la memoria individual y colectiva, junto a las relaciones simbólicas, rituales y religiosas. Son los arqueólogos y arquitectos, junto con los escritores, los historiadores, los biólogos y todos los investigadores o humanistas que se encuentran en los márgenes fluidos o puntos de contacto de estas disciplinas quienes ayudan a contarla<sup>3</sup>.

Los archivos son el campo, el litoral, el océano, las bibliotecas, los museos, los objetos y el laboratorio, las voces de las personas (incluso las silenciosas), las narrativas orales, las imágenes y los recuerdos y, por supuesto, los animales propiamente dichos —ballenas, delfines, focas, lobos marinos, manatíes, dugongos—, agentes activos de su propia historia. En este último enfoque, dentro de la lógica de los estudios críticos sobre animales y de la ecocrítica,

---

<sup>3</sup> La historiografía sobre estos temas, organizada en distintas corrientes y desde distintos ámbitos disciplinarios, es inmensa, plural y difícil de detallar aquí. Pero vale la pena mencionar algunos ejemplos de producción fundacionales o particularmente relevantes. De Europa y en una perspectiva del establecimiento social y económico en el golfo de Vizcaya y el traslado de la caza ballenera vasca a Norteamérica, están los trabajos de Selma Barkham y Michael Barkham. Igualmente, toda la obra de Klaus Barthelmess, de Felipe Valdés Hansen y de Álex Aguilar, y la producción desarrollada desde Lisboa por el grupo que coordina, en particular el trabajo de Nina Vieira. De Norteamérica, se deben mencionar las obras fundamentales de Richard Ellis, Eric J. Dolin, Randall Reeves y Tim Smith, y, más recientemente, los libros de Vicki Szabo, Ryan Tucker Jones, Jakobina Arch, Jason Colby, Bathsheba Demuth y también Felipe Hoare. De Sudamérica, una referencia a la imprescindible Myriam Ellis, y a José Augusto Padua, Fabiana Comerlato, Wellington Castellucci Junior, William Edmundson e Ian Hart, Ana Lucia Camphora, y a todo el trabajo reciente del equipo y los colegas de Daniel Quiroz, que se incluyen este libro.

la ballena-animal, la ballena-agente o la ballena-personaje han sido objeto de diversas miradas y, con razón, ha sido colocada en el centro de la discusión de las humanidades llamadas azules.

Por estas razones, porque es global y pertenece a todos y, al mismo tiempo, es particular y pertenece solo a algunos, continúa justificándose estudiar, comprender mejor y escribir sobre esta actividad de carácter extractivo. Este estudio también permite entender la relación entre los humanos como especie, y como grupos e individuos, con otros animales. Cuestiones de dominancia, apropiación, depredación, destrucción, conflicto, pero también cooperación, empatía y respeto, pueden transmitirse en la interpretación actual de la historia de la caza de mamíferos marinos. Asimismo, al tratarse de una práctica humana con impacto directo sobre individuos, poblaciones, hábitats y ecosistemas marinos —animales que viven, dependen e influyen en ambientes y redes tróficas de ríos, esteros y manglares, de zonas costeras, mar abierto y profundo—, su estudio interconecta áreas que ayudan a la construcción de nuevas disciplinas, como la historia ambiental marina y la ecología marina histórica. Además, se manifiesta claramente la necesidad de las (inter)disciplinas de las humanidades para las ciencias, para el conocimiento, la conservación y la alfabetización de los océanos. La extracción masiva de poblaciones de diversas especies de mamíferos marinos de los océanos condujo a la extirpación de innumerables poblaciones, a la extinción de algunas especies en el pasado y, en la actualidad, a la transformación y degradación del medio natural marino. Como consecuencia de estas consecuencias, surgió el duelo por las especies perdidas o a punto de perderse, la lucha por su permanencia en el planeta, la ansiedad ambiental y climática, la crisis asociada al Antropoceno y las diversas formas de manifestación que actualmente se han asociado a ellos.

Se trata, en verdad, de una actividad y una historia construida por las personas y los animales simultáneamente y, por tanto, con influencia directa sobre ellos. Es una historia con mucho que contar. Pero, más que eso, sobrepasa la historia como disciplina y como narrativa, para llegar a un campo más amplio y plural, que acoge múltiples miradas sobre un tema que en sí mismo es múltiple. Se mueve en el ámbito de las humanidades ambientales, en este caso de los océanos y las ballenas, llamadas humanidades azules,

que pretenden producir discursos de interpretación y representación de existencias más-que-humanas en el mundo acuático<sup>4</sup>. Es, por tanto, una historia que da mucho en qué pensar.

“Para ti”, decía el ojo del viejo cachalote, y su párpado cerrado sugería que no habría más respuestas (Sepúlveda, 2018).

Pero todavía tenemos muchas preguntas.

Sabemos, entonces, que la caza de ballenas y de otros mamíferos marinos es transversal a muchos contextos socioculturales diversos, además de cruzar realidades temporales y ecológicas. También, que existen divergencias en la forma como la actividad se implementó y permeó en diferentes sociedades o grupos humanos. En algunas partes del mundo, en determinados momentos, la caza de ballenas se desarrolló de manera esporádica y con un carácter principalmente artesanal, a veces de forma espontánea y ocasional, mientras que en otras se constituyó de manera organizada, sistemática e intensiva (por no decir invasiva). En este último caso, condujo a la formación de estructuras jurídicas y económicas bien definidas y jerarquizadas, con consecuencias en la forma de organización de comunidades enteras y con repercusiones culturales y patrimoniales relevantes que llegan hasta nuestros días y que han producido, igualmente, extirpaciones locales de poblaciones y alteraciones definitivas de los ecosistemas.

Hace casi dos décadas, Randall Reeves y Tim Smith (2006) produjeron un texto fundamental: una taxonomía de la caza de ballenas que funciona como una posible forma de organización mental para pensar la historia de esta actividad y que ha sido utilizada por varios estudiosos para analizarla en las más diversas formas (Vieira, 2018). De acuerdo con este paradigma, las actividades de caza de ballenas y mamíferos marinos más organizadas y estructuradas —por ejemplo, la caza de ballenas al estilo vasco, la caza de ballenas en altamar al estilo yanqui— emergen en dimensiones espaciotemporales más claras que las prácticas y dinámicas artesanales, locales e indígenas. Quizás porque dejaron menos registros históricos y su comprensión se debe basar

---

<sup>4</sup> Ver el blog de Steve Mentz, donde el autor presenta los múltiples abordajes de las humanidades azules, <https://stevementz.com>

más en el análisis de los restos materiales —a través de la zooarqueología— y de su inmaterialidad, mediante métodos provenientes de la antropología, o incluso estudios críticos de la literatura y otras manifestaciones artísticas y culturales. Quizás porque algunos grupos humanos, en determinados contextos ecoculturales, no encontraron en estos grandes animales de los océanos el mejor recurso para ser explorado y consumido con regularidad. Por eso, la historia de la caza de ballenas indígena o aborígen merece atención hoy. De la misma manera, todavía falta una historia global de la caza de ballenas y obtener una visión local o de conjunto de las capturas históricas de focas y lobos marinos, una práctica recurrente en muchas partes del mundo. En definitiva, una visión del hemisferio sur, sea a través de narrativas locales y de la microhistoria, o desde una perspectiva comparada entre bases oceánicas, o incluso en su totalidad.

Este libro trae algunas de las historias que quedan por contar, como aquella sobre las relaciones que se establecen entre regiones lejanas —políticas y biogeográficas— para el desarrollo de una actividad extractiva de mamíferos marinos y su constante crecimiento dirigido al lucro y al control de valiosos recursos. De este modo, se ponen en contacto distintas partes de las Américas, en lo que se puede llamar el pasaje norte-sur y la circulación entre los dos hemisferios y, de esta manera, sumar una masa crítica de producción historiográfica sobre el Sur Global para los siglos XVIII y XIX. Atendiendo a los trabajos anteriores, busca completar lagunas, llenar espacios vacíos e iluminar lo que aún se desconoce (Quiroz, 2020), con énfasis en las costas de América del Sur, juntando también, de esta manera, dos océanos, el Atlántico y el Pacífico.

De ese modo, se aborda la búsqueda constante de las naciones de las especies objetivo de la industria y cómo la demanda de larga distancia impacta los espacios y poblaciones naturales y las comunidades humanas locales e indígenas, alejadas de los centros de control y poder. Se relaciona la centralización política y la toma de decisiones con la descentralización de la búsqueda, caza y extracción del tan deseado recurso marino y, por tanto, se enfoca en las teleconexiones ecológicas u oceánicas de larga distancia (Holm et al., 2022). La Figura 5 del capítulo “Las pesquerías de la Patagonia y las islas Malvinas”, permite hacerse una idea de los movimientos

de larga distancia involucrados en esta lógica económica de demanda y oferta, con importantes impactos ecológicos y culturales debido a las elecciones y acciones de los centros de poder (“los que buscan”) sobre especies y regiones distantes (“las que ofrecen”). En este capítulo, Sofía Haller se refiere a los intercambios comerciales, pero, más que eso, a las complejas redes de relaciones que se establecen en las pesquerías de mamíferos marinos en el Atlántico sur. También lo hace Wellington Castellucci Junior al relacionar el norte y el sur del continente americano con su conexión atlántica, en una búsqueda incesante del principal recurso de la caza de ballenas de altura: el cachalote, materia prima por excelencia del siglo XVIII, que ya comenzaba a industrializarse. Nina Vieira et al. (2019) ya habían mencionado el inicio de esta práctica en las costas de Brasil a partir de la década de 1770, que provocó —temporal o definitivamente— un cambio en las especies objetivo que llevó a los balleneros costeros a agregar a las ballenas de barbas una nueva especie, la mayor de las ballenas dentadas, que se ha convertido, desde entonces, en uno de los principales blancos de la caza de ballenas en el mundo.

Con características biológicas y comportamentales muy diferentes, los cetáceos y los antes llamados pinnípedos permiten construir paralelismos con su importancia económica y las prácticas extractivas en la época moderna. En conjunto, o por separado, evidencian elementos de aprendizaje y transferencia de conocimiento y de tecnología entre extranjeros y locales, así como prácticas de apropiación ecológica y cultural, y interrupciones y transformaciones en las tradiciones y los ecosistemas. En algunas regiones, la caza de pinnípedos fue tardía respecto de la caza de ballenas, pero comenzó a ser recurrente y tener una significativa valorización económica, lo que provocó cambios permanentes. Aunque parece que los antiguos mitos y leyendas tienen una base de verdad, pues los estudios arqueológicos y etnohistóricos para la costa de Chile indican el uso y explotación de estos animales por parte de varios grupos locales. Así nos lo muestra Marcelo Mayorga en su capítulo, donde plantea que pudo haber sido una práctica extractiva de larga duración aunque con una fuerte aceleración a partir de finales del siglo XIX, lo que provocó una drástica disminución de las poblaciones de focas y lobos finos en las costas del Pacífico suroriental. En esta región, las ballenas y los

pinnípedos son especies hermanas por la forma y modelos de exploración utilizados, su importancia económica regional y global, y las tramas políticas creadas en torno a su caza.

Daniel Quiroz finaliza este libro presentando una microhistoria de la caza de ballenas en las costas chilenas que enriquece enormemente nuestra comprensión global de esta actividad en el Pacífico. La caza de ballenas tiene una larga y reconocida historia en el océano Pacífico. Para esta base oceánica ya existe mucho conocimiento historiográfico sobre las relaciones e interacciones entre humanos y mamíferos marinos, pero la gran mayoría proviene de colegas y de regiones del Pacífico norte y del Indo-Pacífico (Jones y Wanhalla, 2019). Aquí también había un vacío que, poco a poco, se empieza a llenar (Castellucci y Quiroz, 2019).

Este trabajo entrega una visión local y regional —desde el Atlántico suroccidental hasta el Pacífico suroriental— sobre la actividad cinegética de estos animales, cómo ocurren y se desarrollan las prácticas, sobre las personas y las geografías involucradas, cuáles son sus impactos y efectos, y las transformaciones. Veremos los paisajes costeros y las formas de pensar y reorganizar la explotación de animales marinos con una fuerte conexión con el medio terrestre. Se aumenta el estado del conocimiento, con importantes estudios de casos en la costa sudamericana del Atlántico y el Pacífico, en los que se percibe la relación entre las personas y los animales que explotan, pero también entre las distintas dimensiones —como las redes y los intereses locales e imperiales— involucradas en una empresa de tal dimensión y complejidad. El conjunto aquí presentado ofrece al lector, sea especialista o curioso, una red de conexiones, una auténtica cartografía de interconexiones de ballenas y balleneros, de lobos marinos y loberos, de imperios y realidades locales, de océanos, costas e islas.

Además, se presenta un paisaje propio, pleno de complejidades y particularidades, un caleidoscopio de realidades interconectadas, lo que contribuye en gran medida a una comprensión más amplia del tema y muestra que la globalización de la era moderna —el contacto entre sistemas socioeconómicos cultural y geográficamente distantes— también tiene que ver con estas prácticas de extracción que ponen en contacto sistemas ecológicos distantes y distintos. El Antropoceno (si se considera, como yo creo, que puede trasladarse al inicio

de la era moderna con el advenimiento de las expansiones y colonizaciones europeas) adquiere aquí su verdadera dimensión oceánica y una existencia descentralizada del ser humano. Aunque otros lo llaman con otros nombres, yo elijo el nombre propio de Extoceno. En esta indisciplinada exteriorización del Antropoceno incorporo múltiples agentes y otras especies, además de los seres humanos, y también entidades abióticas y simbólicas, como el océano y sus manifestaciones físicas, ecológicas y culturales.

Las ballenas y los otros mamíferos marinos, que se desplazan, migran, aprenden, se comunican, transmiten y se adaptan en su relación con los seres humanos, es decir, a través de su caza y el uso de sus cuerpos, obligan a la construcción de sistemas ecoculturales o socioecológicos que se contactan, se impregnan, se influyen mutuamente y transforman el mundo.

Los estudios críticos de las ballenas y de los océanos, que se interconectan con tantos otros enfoques —incluyendo la historia de su caza, de las extracciones, de los recursos y de los productos, la literatura, la poesía y el arte, la historia oral y las memorias culturalmente construidas—, hacen emerger las humanidades azules de las olas del mar<sup>5</sup>. Pero todavía faltan muchas respuestas porque aún quedan muchas preguntas por formular. Seguimos, como individuos y como sociedad, con muchas preguntas. Por tanto, siguiendo una ideología de ubicuidad de la ballena y omnipresencia de la actividad ballenera, tenemos material y espacio para perdernos en el laberinto de lo que aún no se sabe. ¿Pero tendremos tiempo, nosotros y las ballenas?

*Contra el tiempo. Siempre en desacuerdo. Una sílaba perdida o una isla sin sombra, así somos, como Jonás, como Ismael, como Lúgrís. Escuchamos el canto y vamos, seres cetáceos tras la estela de los océanos.*

FERNÁNDEZ NAVAL (2023)

---

<sup>5</sup> Las humanidades azules comprenden una corriente de discursos académicos y artísticos que ponen en primer plano las relaciones humanas con el agua en todas sus formas (Mentz, 2024). Como campo verdaderamente transdisciplinario, las humanidades azules estudian las aguas planetarias desde perspectivas socioculturales, literarias, históricas, estéticas, éticas y otras, y proporcionan un análisis en profundidad de las relaciones humanas con los elementos fluidos tanto desde un punto de vista material-discursivo como sociocultural, ofreciendo un marco analítico para el estudio de estas relaciones (Oppermann, 2023).

REFERENCIAS

- Brito, C. (2011). Medieval and early modern whaling in Portugal. *Anthrozoös*, 3(24), 287-300.
- Castelucci, W., y D. Quiroz (2019). *Baleiros do Sul II. Antropologia e História da Indústria Baleeira nas Costas Sul-Americanas*. Salvador de Bahía: EDUNEB.
- Fernández Naval, F. X. (2023). *Ser cetáceo. O fascinante invierno do animal de fondo*. A Coruña: Bululú.
- Gadenne, P. (2017). *Baleia*. Lisboa: Antígona.
- Holm, P., J. Barrett, C. Brito y F. Ludlow (2022). New challenges for the Human Oceans Past agenda. *Open Research Europe*, 2, 114.
- Jones, R. T. y A. Wanhalla (eds.) (2019). *New histories of Pacific whaling. RCC Perspectives: Transformations in Environment and Society*, 5. Múnich: Rachel Carson Center.
- Mentz, S. (2024). *An Introduction to the Blue Humanities*. Nueva York/Londres: Routledge.
- Oppermann, S. (2023). *Blue Humanities: Storied Waterscapes on the Anthropocene*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Quiroz, D. (2020). *Soplan las ballenas: Historias sobre la caza de cetáceos en las costas de Chile*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana:
- Reeves, R. R., y T. D. Smith (2006). A taxonomy of world whaling: Operations and eras. En J. A. Estes, D. P. DeMaster, D. F. Doak, T. M. Williams, y R. L. Brownell Jr. (eds.). *Whales, whaling, and ocean ecosystems* (pp. 82-101). Londres: University of California Press.
- Sepúlveda, L. (2018). *História de uma baleia branca*. Porto: Porto Editora.
- Vieira, N. (2018) A Comparative Approach to Historical Whaling Techniques: Transfer of Knowledge in the 17<sup>th</sup> century from the Biscay to Brazil. En A. Polónia, F. Bracht, G. C. Conceição y M. Palma (eds.). *Cross-cultural Exchange and the Circulation of Knowledge in the First Global Age* (pp. 133-156). Porto: CITCEM/ Afrontamento.
- (2023). Whales lost and found. Rescuing a history of biodiversity loss in early modern Brazil. *Exchanges*, 10(2), 106-130.
- (en prensa). Desvendando as baleias do Brasil, fantasmas na história global da baleação. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi*.
- Vieira, N., P. Hayes y A. Matthews (2019). Facing Changes, Changing Targets: Sperm Whale Hunting in Late Eighteenth-Century Brazil. *Arcadia (Rachel Carson Center for Environment and Society)*, 44.



## CUATRO ESTUDIOS



# EL ATLÁNTICO ENTRE NUEVA INGLATERRA Y BRASIL: BALLENEROS ESTADOUNIDENSES EN LOS MARES DEL SUR (1740-1850)

Wellington Castellucci Jr.<sup>1</sup>

*Desde entonces han pasado a la captura de ballenas, cuyo  
aceite se ha convertido en un producto básico del país.*

MATHER (1916, p. 154)<sup>2</sup>

Una parte significativa de la riqueza y la gloria conquistadas por Nueva Inglaterra, una región próspera de los Estados Unidos de América, es el resultado de su participación en la caza de ballenas y el comercio de esclavos africanos, especialmente entre los siglos XVII y XIX. Tanta fue la rapidez de su expansión marítima y comercial en los tiempos modernos que en las primeras décadas del siglo XVIII los barcos estadounidenses ya tenían estrechas relaciones comerciales con el Caribe y partes continentales de América Central, además de un intenso comercio con África (Kimball, 2009)<sup>3</sup>. A principios del siglo siguiente, dominaban la distribución de derivados de ballenas en importantes ciudades sudamericanas como Río de Janeiro, Talcahuano y Valparaíso. En parte, la hegemonía conquistada por los norteamericanos en el Atlántico sur y más tarde en el Pacífico se debió a las actuaciones de los barcos balleneros en esos océanos, particularmente cuando recorrieron la costa brasileña y otras áreas de caza oceánica en busca de mamíferos marinos.

De 1761 a 1844 salieron desde varios puertos de Nueva Inglaterra hacia Brasil 650 expediciones balleneras. Los atracaderos de Massachusetts superaron ampliamente a las otras jurisdicciones, ya que desde allí zarparon

---

<sup>1</sup> Universidade Federal do Recôncavo da Bahia, Salvador, Brasil. Beca de Productividad en Investigación CNPq - Nivel 2; Beca de Postdoctorado en Historia Social UFF, CNPQ 2024, N° 167278/2023-1.

<sup>2</sup> Refiriéndose a los colonos de Plymouth, en 1697.

<sup>3</sup> Ver también los documentos al respecto en la JCB-John Carter Brown Library, Sub-Series J: Schooner Wheel of Fortune.

447 viajes. De Nantucket, por ejemplo, zarparon 189 barcos; de Nuevo Bedford, 186; de Fairhaven, 34, y de Boston, 18. Muy por detrás quedaron Nueva York, con 11, y Sag Harbor, con 120, con un total de 131 partidas. Desde New London, una importante ciudad de Connecticut, partieron 23 barcos. Cinco atracaderos de Rhode Island (Rhode Island, Bristol, Newport, Greenwich y Warren) enviaron 16 expediciones y Filadelfia solo una. Otros puertos también registraron salidas balleneras a las costas brasileñas, pero fueron pocas<sup>4</sup>.

Es necesario subrayar la importancia de estos datos, pero también relativizar las cifras mencionadas hasta ahora por razones contables. Algunos datos están sujetos a una cierta ambigüedad, ya que, en algunos casos, se repiten viajes en que solo difiere el nombre del capitán o incluso el puerto de origen. Quizás, una de las explicaciones fue el relevo del timón, a cargo de dos capitanes en un mismo viaje, que pudieron haber entrado en el barco en diferentes puertos y, por lo tanto, tenían sus registros señalados. A pesar de ello, estos datos no alteran los valores contables de los viajes, ya que hubo muy pocas repeticiones y fueron tratadas con el debido cuidado en el sentido de que no se consideraron en el recuento global de la información.

Invariablemente, los balleneros estadounidenses anclaban frente a la costa brasileña para abastecerse de suministros, agua y reparar daños. Desde los tiempos del Brasil colonial, Río de Janeiro se había convertido en un importante entrepôt atlántico para este tipo de servicios. Salvador fue otro puerto donde los barcos realizaron procedimientos similares. Entre el 23 de septiembre y el 4 de octubre de 1846, el comandante del barco RICHMOND compró alimentos y artículos para limpiar e iluminar el buque. En su relato del viaje al Atlántico sur, indica que en Bahía adquirió 200 naranjas frescas y 230 libras de carne, además de lámparas de iluminación, jabón en barra y brillo para limpiar la cubierta<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Las cifras detalladas de las expediciones balleneras norteamericanas a Brasil por regiones portuarias se pueden consultar en Castellucci (2021).

<sup>5</sup> Recuperado de <https://nyheritage.contentdm.oclc.org/digital/collection/p16694coll115/id/4884/rec/2>.

Las expediciones balleneras que se dirigían a la costa brasileña formaban parte del conjunto de viajes norteamericanos hacia el Atlántico sur, cuando los empresarios ampliaron las fronteras marítimas de la caza, antes limitadas al Atlántico norte y al Ártico (Aguilar, 1986; Barkhan, 1994; Dyer, 2014; Moore, 2010). Era la época del gran salto ballenero liderado por los americanos y el Atlántico sur sirvió de experiencia náutica para la gran expansión oceánica hacia otros mares. Los números presentados anteriormente representan solo los viajes balleneros que partieron exclusivamente hacia Brasil, porque si se sumaran los viajes de “*casadinhas*”, aquellos en los que los balleneros exploraron la costa brasileña junto con otros cotos de caza en el Atlántico sur y otros océanos, los números serían mucho más altos.

Los balleneros norteamericanos siempre realizaron expediciones de caza simultáneas en varias áreas oceánicas. Un buen ejemplo fueron los viajes a las Azores, Cabo Verde, la costa africana y luego hasta la costa brasileña. En al menos el 78,52 % de las expediciones registradas a la costa brasileña durante el periodo en cuestión, los estadounidenses realizaron excursiones, antes o después, a otros territorios balleneros. Significativos son los viajes *casadinhas* con destino a Río de Janeiro y al archipiélago de Juan Fernández, en el Pacífico, y que hoy pertenece a Chile<sup>6</sup>.

Los barcos también cruzaron el Atlántico sur hacia Pernambuco y luego se dirigieron al Pacífico, y viceversa. Otros fueron al océano Índico, regresaban al Atlántico para cazar ballenas en bahía de Todos los Santos o Abrolhos. Hubo expediciones que fueron primero a Nueva Zelanda y luego regresaron a Abrolhos, a Río de Janeiro o a Pernambuco. Otros zarparon hacia Nueva Zelanda o el océano Índico y luego desplegaron velas hacia Santa Catarina. De los diez viajes con destino a “Nueva Holanda” (Australia), los balleneros costearon Brasil, principalmente Río de Janeiro y Pernambuco. Pero algunas expediciones fueron menos auspiciosas en términos de alcance oceánico. Debemos destacar los viajes en los que los balleneros salían de Nueva York para cazar ballenas en Brasil y regresaban a ese puerto, pero antes vendían parte de la producción de aceite en Brasil.

---

<sup>6</sup> En la documentación original el nombre de este archipiélago aparece como “Islas Crusoe”.

También hubo casos en que los buques de Nueva York fueron directamente al Pacífico. Algunos, después de cazar ballenas, focas, lobos y leones marinos en la Patagonia, regresaron a las costas de Brasil. El WILLIAM & ELIZA, de 321 toneladas, procedente de New Bedford, estaba en el Pacífico el 21 de octubre de 1843 y el 17 de marzo del año siguiente registra su presencia en Río de Janeiro, cuando regresaba a Nueva York<sup>7</sup>. En general, los viajes a Brasil fueron menos extenuantes que los realizados a otros mares. La mayoría no superó los doce meses entre la partida y el regreso a Nueva Inglaterra. Los casos discrepantes fueron solo ocho, que duraron más de dos años. En otros cincuenta y tres, el tiempo de viaje osciló entre 15 y 20 meses<sup>8</sup>.

De 1667 a 1850, los barcos estadounidenses realizaron 10.062 excursiones balleneras por varios océanos, algunas en las cercanías de la costa este de Estados Unidos<sup>9</sup>. Sin embargo, en 1774 los norteamericanos ya navegaban por el litoral brasileño, especialmente Río de Janeiro. Un episodio notable fue el secuestro del barco del judío sefardí de Newport, ARON LOPES, que cazaba ballenas en la bahía de Guanabara (Bigelow, 1931; Chyet y Lothrop, 1979). De 1761 a 1844, de las 8.194 expediciones balleneras de ese periodo, el 7,93 % fueron dirigidas a Brasil, un promedio de aproximadamente 7,83 excursiones por año. Quedaron fuera de estos cálculos cientos de viajes descritos como dirigidos hacia el Atlántico sur, en los cuales muchas embarcaciones tocaron la costa brasileña después de cazar ballenas en las Azores, el sur de África y la Patagonia (Elwen et al., 2011).

Según la *Whalemen's Shipping List and Merchants' Transcript (1843-1914)* — un periódico de la ciudad de New Bedford del siglo XIX —, entre 1841 y 1845 solo en la costa brasileña y otras zonas del Atlántico sur los estadounidenses mataron más de 17.076 ballenas de diversas especies y más de 11.838 cachalotes. ¡Imagínese la cantidad de animales muertos por los estadounidenses en sus 83 años de expediciones al Atlántico sur, predominantemente en la costa brasileña! A partir de 1850, los estadounidenses abandonarían la costa brasileña, así como el Atlántico sur, debido a la drástica disminución de las

---

<sup>7</sup>Recuperado de <http://images.mysticseaport.org/images/wsl/18431017.pdf>

<sup>8</sup>Recuperado de <https://research.mysticseaport.org/databases/whaling-voyages/>

<sup>9</sup>Recuperado de <https://research.mysticseaport.org/databases/whaling-voyages/>

ballenas, un fenómeno que ya se había notado años antes.<sup>10</sup> En las décadas de 1840 y 1850, el 70% de las operaciones balleneras de Estados Unidos se dirigían al océano Pacífico.

Se especula que entre 1700 y 1911 los estadounidenses sacaron de los océanos más de 900.000 ballenas de diversas especies (Hilt, 2007). A estas cifras se suman las ballenas muertas por los holandeses, ingleses, alemanes, vascos y portugueses, que ya las cazaban antes de los norteamericanos. Los daños ambientales causados a los océanos por esta práctica depredadora son incalculables, aspecto que la historiografía norteamericana y europea ha destacado en sus diversos estudios (Brito, 2018; Moore, 2010). Mucho más que cifras tabuladas, estos datos indican que, en el mediano plazo, los balleneros estadounidenses se apoderaron de un *commodity* de extremo valor en el mercado internacional en los tiempos modernos.

Fue gracias al descubrimiento de una especie de cetáceo que los americanos ampliaron sus cotos de caza, perfeccionaron la industria de la construcción naval y sofisticaron los métodos de procesamiento de los derivados de mamíferos. El descubrimiento del cachalote revolucionó la industria ballenera, porque este animal, a diferencia de los demás, tenía cualidades infinitamente superiores en términos de productividad. El aceite, extraído de su grasa, era muchísimo mejor que el de otras ballenas, ya que era refractario a las altas temperaturas. Por lo tanto, era ideal para lubricar la maquinaria industrial. En su cráneo hay un líquido, que los americanos llamaban “espermaceti”, utilizado en la fabricación de velas de iluminación doméstica. En su estómago, eventualmente, se encontraba ámbar gris, una especie de tumor benigno que servía como materia prima para la industria cosmética y como fijador de perfumes. Hasta sus dientes fueron apreciados y convertidos en trofeos, exhibidos en las casas de personas adineradas y en los museos de historia natural (Dauril, 1964; Ellis, 2011).

Aunque priorizaron los cachalotes, los estadounidenses cazaron todo tipo de ballenas, así como focas, leones, lobos y elefantes marinos, especialmente en las islas Sandwich, Malvinas y Georgias del Sur. Se estima que entre

---

<sup>10</sup> Diário do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro), 2 de agosto de 1842.

1803 y 1900 los norteamericanos transportaron desde esas aguas hasta sus puertos unos 242.000 barriles de aceite de esos diversos tipos de mamíferos (9.680.000 galones imperiales), valorados en esa época en 5.420.000 dólares (Dickinson, 2007, pp. 20-21). A principios de la era moderna, la producción de aceite extraído de la grasa de estos animales se convirtió en la matriz energética esencial para la economía mundial, especialmente la europea, cuna de la incipiente industrialización.

Al principio, las pequeñas fábricas, o sector manufacturero, carecían de luz para el trabajo de los artesanos, y las casas familiares en las ciudades europeas necesitaban combustible para iluminar el ambiente doméstico. Por esta razón, en el siglo xvii la caza de ballenas ya ocupaba partes significativas de trabajadores holandeses y sus resultados se hicieron indispensables, ya que los huesos de ballena se utilizaban para la industria textil, la fabricación de jabón, y el aceite lubricaba las incipientes y rústicas máquinas industriales (Moore, 2010).

En las colonias portuguesas, inglesas y en las islas caribeñas, el extracto de los mamíferos iluminaba las casas de los colonos. La carne de ballena alimentaba a los esclavos transportados a través del Atlántico sur, así como a los cautivos de las plantaciones. El aceite lubricaba los engranajes de los ingenios que producían azúcar día tras día (Schwartz, 1995, p. 130). Junto con la caza de ballenas y otros mamíferos, la pesquería del bacalao se convirtió en un importante emprendimiento que elevó a los estadounidenses a la categoría de exportadores de esta proteína marina. Junto con la carne de ballena, se venderá pescado salado (*trash fish*), que alimentará a los cautivos en tránsito por el Atlántico y a los que trabajarán en los cañaverales.

De esta manera, los norteamericanos controlaron la circulación y distribución de los productos de la ballena, primero en el Caribe y en África. En la segunda mitad del siglo xviii era notorio el crecimiento del comercio americano en el sur de Europa y la costa africana. Los estadounidenses ampliaron el comercio de larga distancia a medida que establecían relaciones conectadas con varios continentes, priorizando el abastecimiento de áreas comercialmente prósperas. Entre enero de 1768 y enero de 1769, exportaron a varios puertos de Europa, África y las Azores un total de 243.703 quintales de pescado seco, 1.255 quintales de pescado en conserva y 765



libras de carne de res y cerdo. En el mismo periodo, solo a las Indias occidentales (Caribe) se exportaron 172.302 quintales de pescado seco y 331.627 quintales de pescado en conserva. Exclusivamente para Inglaterra, los estadounidenses enviaron 11.708 libras de pescado seco, 597 libras de pescado enlatado y 47.643 libras de barbas de ballena.

En un año (5 de enero de 1769 y 5 de enero de 1770), Nueva Inglaterra exportó al sur de Europa y a las Azores 24.268 libras de espermaceti, 3.650 libras de barbas, 284.701 quintales de pescado seco y 487 barriles de pescado en conserva. Los puertos que más se destacaron en las exportaciones fueron Salem, Massachusetts (varios puertos de la Colonia), Boston, Rhode Island, New London, Connecticut, New York y Filadelfia. En esa época, el comercio con África también se mostraba prometedor, hacia donde se enviaron 9.564 libras de espermaceti, de las cuales Boston exportó 2.750 y Rhode Island envió 6.814 más otras 350 libras de barbas de ballena.

Además, entre enero de 1769 y enero de 1770 América del Norte exportó 316 toneladas de aceite de ballena a Inglaterra y las Indias occidentales (Caribe). También se enviaron 11 barriles de sebo y 9.381 libras de barbas de ballena a Inglaterra e Irlanda. Un año después, varios puertos norteamericanos enviaron 450 barriles de espermaceti a Irlanda. En el informe para el periodo comprendido entre el 5 de enero de 1770 y el 5 de enero de 1771, los Estados Unidos enviaron a Inglaterra y las Indias occidentales 351.625 libras de espermaceti, 57.550 libras de barbas y 320 libras de sebo.

El comercio de derivados de ballena mantenido con Inglaterra y las Indias occidentales al año siguiente continuó vigoroso y con un vector de crecimiento, al menos en algunos rubros. De enero de 1771 a enero de 1772 se enviaron 370.605 libras de espermaceti, 36.614 libras de barbas y 1.410 libras de sebo a estos socios comerciales. Al año siguiente (1772-1773), el comercio de larga distancia con África, el sur de Europa e Irlanda disminuyó. A estos mercados se enviaron 20.945 libras de espermaceti y 1.850 libras de aletas de ballena. Sin embargo, el comercio de exportación, en el que solo participaban Inglaterra y las Indias occidentales, se mantuvo

en niveles elevados. A esos lugares se enviaron 240.716 libras de espermaceti, 56.095 libras de barbas y 4.059 libras de sebo<sup>11</sup>.

Más tarde, los estadounidenses avanzaron hacia el hemisferio sur y prácticamente monopolizaron los mercados de distribución de importantes y prometedores puertos y ciudades sudamericanas, como Talcahuano, Valparaíso, El Callao, Río de Janeiro y Salvador. Además de ser centros de consumo de aceite, espermaceti y barbas de ballena, eran puertos estratégicos para el abastecimiento de agua y suministros, y para realizar reparaciones a las embarcaciones antes de continuar su viaje hacia sus puertos de origen (Philbrick, 2005, pp. 126 y 133).

En este capítulo abordaremos las expediciones balleneras estadounidenses en el Atlántico sur y la comercialización de sus derivados en Río de Janeiro. Comenzaremos con las experiencias atlánticas, narradas por marineros y descritas en los reportajes de periódicos brasileños. Luego trataremos de entender cómo se comercializaban los productos en la ciudad más importante del Brasil del siglo XIX, sede de la corte portuguesa en las primeras décadas de ese siglo.

#### BARCOS, HOMBRES Y VIDA OCEÁNICA

En la fase espectacular de la caza de ballenas, las embarcaciones balleneras estaban hechas de diversos tipos de madera. Incluso, con la llegada del acero y las máquinas de vapor, los barcos de madera seguían siendo considerados las grandes innovaciones de la industria de la construcción naval del siglo XIX. Empujados por los vientos, los balleneros recorrían los océanos en busca de cetáceos y otros mamíferos marinos. Un ballenero americano tenía dos o tres mástiles, y podría medir más de cien pies. Los registros portuarios de Nueva Inglaterra indican que los buques pesaban entre 143 y 545 toneladas, y que tal vez alcanzaban las 600 toneladas. Contaban con alcázar, castillo de proa, camarotes para los comandantes, espacios intermedios para

---

<sup>11</sup> The National Archives: Imports and Exports (America) 1768 to 1773. Recuperado de <https://discovery.nationalarchives.gov.uk>

los contraмаestres y primeros oficiales, y cubiertas lastradas, espaciaosas y fáciles de mover. En la bodega se alojaban los marineros. En la parte superior de la cubierta estaban los calderos de hierro para freír la grasa de ballena, colocados sobre los hornos, y en la parte inferior, las cubiertas para almacenar los productos en barriles y las barbas secas de las ballenas. Debe haber sido extremadamente desagradable dormir inhalando el olor de las carcasas de los animales en un ambiente hermético con poca ventilación.

En el costado del barco había una plataforma móvil que bajaba y ascendía mediante aparejos, para llevar a cabo el despiece de la ballena en altamar. Se reforzaron los molinetes, se calibraron los bloques y los polipastos para contrarrestar la flotabilidad del barco con el peso de la ballena muerta mientras era arrastrada fuera del agua y se le quitaba la grasa (Grandin, 2014, p. 103). A los lados de la popa había unos seis botes para perseguir las ballenas, además de los repuestos.

Debido al diseño de ingeniería y la versatilidad de la industria naviera, nunca ha habido un buque ballenero estándar en Nueva Inglaterra. Variaban en tamaño, tonelaje, número de mástiles, altura de calado, capacidad de almacenamiento y el número de tripulantes necesarios para ponerlos en movimiento. Un ballenero estadounidense estaba tripulado por entre 27 y 30 marineros, además del capitán y dos o tres contraмаestres (oficiales). En las expediciones a Brasil, los balleneros tipo *ship* (fragata) fueron la mayoría absoluta en el cómputo de los viajes. De ese tipo había 525, mientras que los *brig* (bergantín) eran 63, los *bark* (barca) eran 9, los *schr* (goletas) eran 8, los *sloop* (balandras) eran 9, y 36 no tenían los tipos revelados.

En los 83 años de expediciones a Brasil, la calidad de la flota ballenera estadounidense fue notable. Según los registros de viajes, la mayoría casi absoluta de los buques habían sido construidos recientemente. Aunque más de un tercio de los barcos no registraron las fechas de su construcción (285), las cifras globales son impresionantes. Ocho barcos se hicieron a la mar en el año de su fabricación, 149 tenían menos de diez años de antigüedad, y 148 tenían entre 11 y 20 años. Solo 60 embarcaciones tenían una vida útil superior a 20 años. De estos últimos, el barco con mayor tiempo de construcción tenía 37 años y era el único, ya que los demás solo llegaban a los 35.

Estos números revelan el carácter moderno y bien conservado de las embarcaciones, así como el optimismo de la ingeniería naval con el

emprendimiento. La expectativa de ganancias alimentó la industria naval, que renovó sistemáticamente la flota, ya que los constructores sabían que la demanda era constante. Este crecimiento se detuvo cuando estalló la Revolución americana (1776-1783), momento en que las partes en conflicto utilizaron las embarcaciones balleneras contra el enemigo. Casi un tercio de la flota ballenera fue devastada por la guerra. Solo Nantucket, cuya flota antes de la lucha contaba con 150 barcos, perdió 134 unidades. Después de la guerra y con el comienzo del periodo de la Reconstrucción, Nueva Inglaterra experimentaría la llamada Edad de Oro de la caza de ballenas, cuando la continuidad de las innovaciones estructurales y el tamaño de los barcos permitieron el avance de los cazadores de ballenas hacia mares lejanos (Davis, Gallman y Gleiter, 1997; Davis, Gallman y Hutchins, 1987). En 1846, de los 900 balleneros que cazaban mamíferos a través de los océanos, 735 eran estadounidenses (Dolin, 2007, p. 206; Randal y Smith, 2006, p. 91).

Estos números sugieren un imaginario espectacular de la caza de ballenas y pueden ocultar dimensiones del universo ballenero de las que necesitamos hablar. El tamaño, la jovialidad y el modelo de los barcos no equivalen a comodidad. La delimitación de las características de las embarcaciones impone consideraciones sobre el alojamiento, la rutina de trabajo y la vida material en un ballenero, especialmente desde la perspectiva de la jerarquía inferior de la tripulación. En cualquier caso, los balleneros no eran barcos de recreo, residencias para aficionados, ni mucho menos retiros para turistas. Para la tripulación de bajo rango, vivir en un ballenero durante un largo periodo era una prueba de resistencia y parte de la búsqueda de la supervivencia diaria.

Reveladoras son las experiencias de jóvenes pobres que vivían en ciudades aledañas a los puertos y que se aventuraron en uno de esos barcos. En el cambio del siglo XVIII al XIX, ellos, junto con los afroamericanos liberados y los esclavos fugitivos del sur esclavista, llenaron las vacantes dejadas por los aborígenes, explotados mortalmente en los primeros cincuenta años de la caza de ballenas (Rediker, 2022; Vickers, 1997; Walter, 2021). Parte de estos jóvenes creían que cazar ballenas era una experiencia de aprendizaje, un rito de paso a la edad adulta, nunca una pérdida de tiempo. Quién sabe, tal vez

algún día serían arponeros, contraмаestres o incluso capitanes. Muchos pensaban en el respeto al compromiso cuando navegaban por mares lejos de sus familias (Dow, 1985).

Pero la vida a bordo no era un lecho de rosas, pues el océano no siempre permanecía tranquilo, bajo el cielo azul y el sol de las Arabias. Desde el punto de vista de la tripulación debajo de la oficialidad, vivir en un ballenero durante un largo periodo requería mucha resiliencia. Había sufrimiento, pena; era un verdadero “infierno de Dante” (Philbrick, 2001, p. 56). En mar abierto, el tiempo existencial es más largo que en cualquier otro lugar de la Tierra. Las horas pasan lentamente. El tiempo maltrata la paciencia, corroe las ilusiones, secuestra la templanza de los marineros y, poco a poco, eleva la ansiedad a niveles extremos. Tal vez estas cosas expliquen, en parte, el apetito de muchos marineros por el alcohol, ya que puede apaciguar circunstancialmente sus insólitas angustias.

En sus inicios, enfrentarse a las condiciones de navegabilidad era un verdadero martirio para un neófito. En altamar, además de las tormentas, las lluvias torrenciales, el mareo provocado por las condiciones del mar hacían vomitar al novato y sufrir insoportables contracciones abdominales que lo llevaban a la deshidratación (Dana, p. 11). “Algunos de estos hombres estaban tan débiles por el vómito que doblaban las fuerzas para sostener un arpón durante dos horas cuando tuvieron que perseguir a la ballena”, señaló Philbrick (2001, p. 36). En las bitácoras hay registros de que muchos hombres murieron durante las expediciones, sin que sus familiares tuvieran derecho a enterrarlos, con dignidad, en el cementerio de su ciudad natal.

Para Eric J. Dolin, los primeros días en la caza de ballenas eran una prueba de fuego para aquellos sujetos, especialmente en términos de la obediencia a las terribles órdenes de sus superiores, la mayoría sin escrúpulos. A los novatos se les dieron varios apodos, como *greenhands* (novatos) o *beachbombers* (vagabundos de las playas). Al principio, experimentaron muchas humillaciones, incluso de los miembros de bajo rango de la tripulación, ya que los mayores reclamaban un grado de superioridad jerárquica sobre los más jóvenes (Dolin, 2007, p. 252). Los negros, recién liberados de su cautiverio, también fueron tratados brutalmente por el capitán y por otros miembros de la tripulación. “Me azotaban, me golpeaban y me pateaban como si fuera

un perro...Y a veces me llamaban Jonás...”, dijo el marinero negro John Jea, un veterano cocinero ballenero, al recordar, años más tarde, los cuarenta y dos días sediento, a la deriva, en un “casco no apto para navegar” y sufriendo “los torbellinos y huracanes más terribles de su vida” (Bolster, 1997, p. 3).

A menudo, independientemente de su estado emocional o físico, los “manos verdes” trabajaban duro en cualquier tarea. Una de las más agonizantes era extraer el espermaceti del cráneo del cachalote muerto, actividad que provocaba una secuencia de náuseas y que el marinero casi se desmayara. Si el comandante no estaba seguro de que uno de los subordinados había obedecido las órdenes, bajo la amenaza de un castigo más severo, rápidamente se encargaría de que desempeñara algunas funciones terribles (Davis, Gallman y Hutchins, 1991).

Una de ellas consistía en trepar por el aparejo y soltar las velas del bauprés o de cualquier velamen; una tarea desalentadora durante el día, pero muy angustiada por la noche (Dolin, 2007, p. 255). ¡Imaginemos que esto lo hace un principiante, mareado, vomitando una y otra vez! O bien, podemos especular que algunas de estas criaturas sufrieron de laberintitis, malestar terrible en tierra firme y ciertamente mucho peor viajando en un ballenero. Se trata de experiencias vividas en silencio por marineros y que nunca conoceremos, ya que sus superiores ignoraban sistemáticamente sus gritos y no registraban esos detalles de la vida cotidiana en sus bitácoras.

La mayor parte de la tripulación trabajaba descalza en cubierta, incluso cuando las condiciones climáticas eran terriblemente frías. En los periodos en que los barcos atravesaban regiones oceánicas con temperaturas muy bajas, los marineros quitaban la nieve que petrificaba los mástiles, endurecía las velas, congelaba la cubierta, todo lo cual aumentaba los riesgos de accidentes. De vez en cuando, los marineros confiaban en la complacencia de un comandante “piadoso” que les proporcionaba botas de nieve, pero esa no era ni una regla ni una obligación prescrita en los contratos. Además del frío cortante, los pies descalzos dejaban a los marineros susceptibles a terribles accidentes, como herirse las plantas de los pies con una lámina de cobre o con clavos que sobresalían y que formaban parte del herraje de la cubierta del barco.

Hubo más provocaciones. El lugar para dormir era terrible. Los dormitorios eran estrechos, herméticos, insalubres, compartidos entre los compañeros

que alternaban las tareas de la cubierta con los turnos de descanso en las estrechas literas, ubicadas al costado del barco, además de las hamacas, que se balanceaban al ritmo del viaje sobre los océanos inquietos (Connors, 2019, p. 15).

La dieta era otro factor de desaliento. La ración consistía en carne de res y de cerdo salada, pan, galletas secas, azúcar y té. Los barcos también llevaban una buena cantidad de leña para cocinar los alimentos. Un ejemplo de la base alimentaria de la gente de mar es la lista de provisiones del Packet, que zarpó de Nueva Inglaterra en 1820. El barco, propiedad de la compañía Brown & Ives, con sede en Providence, Rhode Island, se preparó para navegar hacia Bahía, Brasil, bajo el mando del capitán Samuel Young. Cuando zarpó, había una extensa lista de provisiones para alimentar a la tripulación: “20 libras de carne de res, 10 libras de carne de cerdo, 6 libras de queso, 1/2 libra de bacalao y mantequilla”. En términos de carbohidratos, había “3.500 libras de pan, 20 fanegas de papas, arroz y muchos frijoles blancos”.

Para sazonar los comestibles, los cocineros usaban “vinagre, pimienta negra, mostaza, cebollas y sal”. Café con “azúcar morena”. Fueron proporcionados “50 libras de café, 1 barril de sidra, té y un barril de ron” para beber en el viaje. También había “1 caja de velas, cuerdas, puntas para encender lámparas y un cuero”. Con la excepción de los últimos ítems, esa era la comida de los miembros de la tripulación hasta al menos un tercio de la travesía oceánica<sup>12</sup>.

Los artículos de la dieta de la tripulación también se vendían a menudo en tiendas cerca de los puertos de Nueva Inglaterra. Sus precios se publicaron en la *Whalemen's Shipping List*, la gaceta de New Bedford. El 8 de agosto de 1843, un anuncio decía que el mercado de Nueva York tenía “carne magra (prensada y salada) de calidad inferior a precios más bajos”. Además de este artículo, había:

200 barriles (de carne de res), lo mejor de los campos de North River, a \$7,87 la libra y a \$8,37 la libra. La carne de cerdo (salada) de Ohio tiene un incentivo de \$11,25, con la mejor venta de solo 200 barriles; el (corte

---

<sup>12</sup> John Carter Brown Library (JCB), Sub-series QQ: Dip Packet. ND, jan, 1, 1820 – Feb, 22, 1821.

de cerdo) está mejorando rápidamente los precios, y más de 300 barriles han cambiado de manos, a \$9,75, y 250 barriles a \$9,81 @ \$9,87 la libra<sup>13</sup>.

Los marineros pasaban parte del viaje comiendo carne salada asociada a algunos hidratos de carbono y bebiendo té con azúcar morena. La dieta de carbohidratos y proteínas saladas nutrió a la tripulación con factores energéticos capaces de mantenerlos en condiciones de trabajar durante largos periodos, incluidos los momentos de frío cortante. Pero esta combinación les pasó factura a los marineros a mediano plazo. Debido a su dieta, algunos de los miembros de la tripulación desarrollaron enfermedades arteriales a una edad temprana, además de glaucoma y diabetes.

Debido a las alucinaciones, un espejismo fruto de la nostalgia y el deseo de llegar a tierra firme, el ambiente era deprimente y convulso en los barcos. Debido a la demora en altamar, surgían otras enfermedades en la tripulación; la más conocida era el escorbuto, causado por la ausencia de vitamina C (Ellis, 1973, p. 346; Philbrick, 2001, p. 67). Este mal afectó a la tripulación durante toda la era ballenera estadounidense y las noticias al respecto eran frecuentes. El 16 de noviembre de 1832, la fragata *BALANCE*, procedente de Bristol, Rhode Island, ancló en San Francisco, California. Después de seis meses de navegar a través del Atlántico, cruzar el cabo de Hornos y entrar en el Pacífico, parte de la tripulación sufrió sin piedad de escorbuto.

Era tan común que la enfermedad afectara a gran parte de la tripulación de bajo rango que un marinero de Nueva York, en el apogeo de su primer viaje, en 1849, escribió a su madre: “Henry Lester y yo no nos enfermamos, pero somos las únicas excepciones a bordo, además de los marineros ancianos, y sospecho que los descendientes de los venerables ancianos están exentos de este desagradable efecto”<sup>14</sup>.

Benjamin Brewster, el autor de la carta, nos recuerda que el escorbuto era una enfermedad selectiva y que históricamente atacaba, en particular, a los marineros desde el fondo de la tripulación de los barcos (Philbrick,

---

<sup>13</sup> *Whalemen's Shipping List & Merchant's Transcript*, (New Bedford), 08 de agosto de 1843).

<sup>14</sup> “Letter of Benjamin Brewster. On Board Brig Geo Emery South Atlantic Ocean Longitude Latitude 23°21' South Sunday, March 4th, 1849”. Recuperado de <https://research.mysticseaport.org>



2005, p. 115). Esto se asociaba, en parte, como enfatizó Jaime Rodrigues, a la calidad diferenciada de la comida. Mientras que los oficiales, a los que llamaba “venerables ancianos”, tenían una dieta variada rica en calorías y frutas, los marineros comían una ración pobre en nutrientes, en poca cantidad y desprovista de vitamina C (Rodrigues, 2013).

La comida mejoraba a medida que los barcos se acercaban a un continente, donde se dedicaban a los negocios con las poblaciones costeras y compraban alimentos. Durante ese periodo se podía consumir frutas, raíces y verduras, como solía ocurrir en África y América del Sur (Philbrick, 2001, p. 66). Si había un retraso en llegar a tierra firme, se daba la señal de alerta y las cosas comenzaban a empeorar, lo que preocupaba al comandante y a sus primeros oficiales.

Una simple calma provocada por la ausencia de brisa en medio del Atlántico prolongaba demasiado la travesía, lo que era extremadamente angustioso y desalentador para los marineros. Como resultado, la leña podría agotarse y el agua pudrirse, formando limo. Beberla era un suplicio, pero nadie quería morir de deshidratación. Una alternativa era beber agua de lluvia, pero a veces la calma iba acompañada de un clima seco, lo que contribuía a elevar la temperatura a niveles insostenibles. La carne se deterioraba, las galletas y los panes se humedecían, se enmohecían y no eran comestibles. Bañarse en agua dulce era una herejía y la gente se cambiaba de ropa esporádicamente. Todo esto contribuía a las pésimas condiciones de vida de los tripulantes, quienes en muchas ocasiones se rebelaron contra sus comandantes.

Para empeorar las cosas, las ratas invadían los barcos cuando estaban amarrados en los puertos. Durante las travesías, con las naves en movimiento, comenzaban a buscar comida. Los roedores atacaban los depósitos, lo que aumentaba la posibilidad de contraer enfermedades letales, causadas por la orina de estos pequeños y voraces animales. Finalmente, circulaban por los cubículos del barco causando alboroto entre los marineros, que los golpeaban hasta matarlos o los arrojaban vivos por la borda (Scomazzon y Franco, 2015, p. 36). A veces, un marinero solitario cultivaba una relación afectuosa con una de estas ratas, que escondía en su habitación y alimentaba con restos de comida a escondidas de los capitanes. Finalmente, se convertía en un fiel confidente y compañero de viaje. En la soledad oceánica todo era posible

para aliviar las carencias y los malestares emocionales de los hombres, que se ganaban la vida trabajando durante largos periodos en los océanos.

Al llegar a los trópicos, particularmente a la costa brasileña, los marineros se apresuraban inmediatamente en reponer su carencia de vitamina C apropiándose de los cítricos (Ellis, 1973, p. 346). En las largas travesías atlánticas, incluso sin conocimientos científicos formales, los marineros se apoyaban en los conocimientos tradicionales, transmitidos de generación en generación, que les enseñaron que los cítricos combatían el escorbuto. Los marineros también se quejaban de fiebres reumáticas, de tuberculosis, de ataques de dolor en el pecho y otras dolencias, muchas de las cuales no eran diagnosticadas durante las travesías ni después de que desembarcaban en sus puertos de origen.

Ciertos daños, causados por enfermedades durante las expediciones, eran casi irreversibles. Además de los problemas dermatológicos, el otro era la pérdida de visión causada por la proyección de los rayos del sol sobre el espejo de agua que se reflejaba en los globos oculares de los marineros. Bajo el sol abrasador, después de unos años, el marinero ya no podría subir al mástil para señalar la dirección de las ballenas. Algunos de ellos ya habían ingresado en el universo ballenero con deficiencias oculares y estas empeoraron con el paso de los meses en altamar. El daño se acentuó debido a su persistencia en escribir cartas utilizando el pobre encendido de velas en sus momentos de intimidad, en los dormitorios. “Convertí mi baúl en un escritorio y me senté en el suelo para practicar mi escritura. No he tenido tiempo de escribir mucho más debido a mi baja visión”. El marinero Walter Brooks se lamentaba del estado de su vista antes de terminar la carta a su hermano<sup>15</sup>. La ceguera fue un problema que afectó, y sigue afectando, a gran parte de los hombres y mujeres que mantienen sus hogares trabajando en el mar, especialmente los que viven embarcados.

Buscando alternativas para curar las enfermedades que afectaban a los marineros, las farmacias de todo el estado de Massachusetts vendían

---

<sup>15</sup> "Letter from seaman Walter Brooks on board ship *The Gladiator*". Recuperado de <https://research.mysticseaport.org>

preparaciones llamadas “zarzaparrilla y cerveza silvestre”, y un tal doctor Wood garantizaba su efectividad. En los anuncios de *Whalemen’s Shipping List*, el doctor prometía curar el hígado, fortalecer los nervios y vigorizar por completo la salud de los hombres. También curaba la ictericia, las palpitaciones del corazón, las impurezas de la sangre, la escrófula y la dispepsia, las enfermedades de la piel, los desmayos, el reumatismo crónico, la depresión, las viejas heridas y todas las enfermedades derivadas del uso nocivo del mercurio.

El doctor Wood advertía que los tratamientos estaban dirigidos especialmente a “los balleneros y otros, quienes, debido a sus largos viajes y al uso prolongado de provisiones con sal, están sujetos al escorbuto, y al estado debilitado del sistema y de la sangre, quienes encontrarán que este es el remedio más eficaz, para ser usado en el mar o en tierra”. En New Bedford, los interesados podían comprar el producto en Thornton’s Medicine Store, 67 Union Street. Pero también había sucursales de la farmacia en las ciudades de Fairhaven, Richmond, Dartmouth, Westport, Freetown, Edgartown y Falmouth<sup>16</sup>.

Al cruzar el trópico, a los problemas enumerados se sumaban al calor, los bochornos, las calmas tediosas y la ausencia de ballenas. Hasta 500 km del ecuador, las condiciones meteorológicas son muy incómodas y la humedad relativa del aire hace que el calor sea insoportable. Allí, se viven días de intenso calor, de lluvias torrenciales que parecen no acabar nunca. A veces se experimentan ambas cosas durante el día y la noche (Dolin, 2007, p. 129).

Estos fenómenos naturales causaban angustia y malestar en el conjunto de la tripulación, pues al pasar por el ecuador las altas temperaturas o las fuertes lluvias dificultaban los servicios a bordo, en una situación de normalidad deseable. Durante esos periodos, los capitanes permanecían la mayor parte del tiempo en los camarotes, relajaban su disciplina de trabajo y permitían el consumo de alcohol para aliviar el estrés de sus tripulantes (Dolin, 2007, p. 129). Luego, se bebía ron para aplacar la soledad, olvidar la nostalgia

---

<sup>16</sup> *Whalemen’s Shipping List & Merchant’s Transcript*, (New Bedford), 7 de enero de 1851.

y otras aflicciones que habitaban los corazones y ocupaban las mentes de los miembros de la tripulación.

Frente al inmenso océano, el hombre se siente impotente. Pronto, se da cuenta de que no es más que un cascarón, que la asombrosa fuerza de las olas puede romperlo en pedazos llevándolo a las profundidades, sin la posibilidad de tener un entierro digno en el cementerio de su ciudad. La muerte era un fantasma que revoloteaba y atormentaba a los marineros a cada paso. Sin embargo, había dos momentos de mayor estrés en la vida de la tripulación. Uno era bajar a los botes, remar para acercarse y matar a las ballenas. Una vez que eran avistadas por el vigilante, los corazones de los marineros se aceleraban y latían colectivamente. Un suspiro asfixiante y una pequeña oración precedieron a la preparación de los botes. Ahora comenzaba la fase crítica de la expedición, ya que nadie estaba seguro de que regresarían sanos y salvos al barco ballenero.

Durante horas, los hombres remaban en pequeños botes. Mientras un marinero sentado en la popa dirigía el bote, los otros remaban en conjunto y el arponero de pie lanzaba arpones para intentar abatir al animal enfurecido. La persecución duraba horas, y a veces la ballena arponeada se llevaba los botes lejos del barco ballenero o los hundía sumergiéndose antes de que un marinero cortara con un machete la cuerda que ataba al animal a la embarcación. Finalmente muerta, la ballena era remolcada hasta el costado del barco, bajo una canción que marcaba el remo de los cansados marineros.

El segundo momento de tensión y miedo era el despiece de los grandes mamíferos. Los accidentes eran relativamente frecuentes cuando las ballenas flotaban al costado de la embarcación. Trabajando en una plataforma móvil, próxima al mar, los marineros retiraban la grasa de las ballenas utilizando grandes estiletes, mientras que los trozos de tocino eran izados con ganchos y se llevaban a la cubierta del barco (Philbrick, 2001, p. 64). En esta operación, los marineros podían ser aplastados si una ola arrojaba el cuerpo del animal hacia un costado. Por impericia, ocasionalmente los hombres caían al mar y algunos eran semidevorados por los tiburones que se acercaban a la ballena muerta atraídos por la sangre esparcida en el mar.

Con el aumento de la actividad ballenera en los mares profundos, la presencia de tiburones cerca de los costados de los barcos se hizo constante

y los marineros se acostumbraron a la aparición de estos huéspedes no deseados. Fue el resultado del condicionamiento creado por las oportunidades que tenían los tiburones de morder trozos de carne de ballenas muertas que sangraban cuando eran arrojadas en altamar (Philbrick, 2001, p. 65). Algunos marineros registraron algo sobre los tiburones en cartas escritas a sus familiares. En la noche del 19 de septiembre de 1850, cuando estaban cerca de las islas de Cabo Verde, el marinero Walter Brooks dijo a su madre que “anoche bajaron dos botes y fueron tras las ballenas francas, pero no pudieron (matar) a ninguna”. Además, dijo que después del intento fallido los marineros se acostaron a descansar en la cubierta del barco y observaron las estrellas. De vez en cuando miraban al mar: “Vimos muchos tiburones. La última noche estaban todos alrededor del barco”<sup>17</sup>.

Además de los tiburones, otros peces rodearon la embarcación. A algunos les gustaba la iluminación artificial de las velas y lámparas, y se acostumbraron a comer el cebo arrojado por los barcos. En esas ocasiones, los marineros capturaban peces y, eventualmente, arponeaban tiburones. De esta manera, mejoraron y diversificaron la carta de la dieta incorporando proteínas del mar, mientras continuaban su viaje.

Ante los peligros inminentes, la primera preocupación de los marineros fue por sus propias vidas, especialmente durante la persecución de los grandes leviatanes. Además de los tiburones arlequines y blancos, se temía un cabezazo o un golpe con la cola de una ballena enfurecida. Tal golpe era suficiente para que la tripulación desapareciera en las profundidades del mar. En todo momento, los marineros estaban preocupados por el clima inestable, el estado de ánimo de los océanos, la furia de las ballenas, el hambre de los tiburones y la incertidumbre de no volver nunca a casa.

Terribles desastres en el Atlántico causaron muertes y pánico entre la tripulación. Algunas experiencias de los balleneros en los mares de Cabo Verde revelan un lado oscuro de las infructuosas expediciones de caza en esa región oceánica. El 14 de diciembre de 1860, el *Diário do Rio de Janeiro*

---

<sup>17</sup> “Letter from seaman Walter Brooks on board ship *The Gladiator*”. Recuperado de <https://research.mysticseaport.org>

informó de la llegada de un buque al muelle de Guanabara: “Ayer entró la barca norteamericana Massachusetts, que viene en un viaje de 30 días desde Cabo Verde”. El buque llegó con la tripulación en un estado pavoroso, triste, cansada y asombrada. Habían sido testigos de una tragedia en medio del océano Atlántico que cobró la vida de algunos marineros. El barco se dedicaba a la “pesca de ballenas” y, según el capitán interino J. W. Silmsburgh, “el día 5 del corriente en Lat. 25° 6”, Log. 41° más o menos, habiendo encontrado ballenas, el capitán D. G. Green envió cuatro botes para perseguirlas”. Todo parecía normal, de acuerdo con la rutina de caza, “pero, cuando llegó la noche con tifones y lluvia, solo el primer piloto (actual capitán) con su bote ballenero y 5 hombres de la tripulación pudieron encontrar el buque a las 10 de la noche, y no vio ni escuchó nada de los otros 3 botes balleneros en los que iban el capitán, 2° y 3° pilotos y 15 hombres de la tripulación”.

El primer oficial tomó el mando del buque después del desastre e informó que “al día siguiente se detuvo a la misma altura; pero, no pudiendo ver nada, como seguía lloviendo y había un gran cercamiento, desembarcó en este puerto”<sup>18</sup>. El clima lluvioso, el frío, la nieve, los fuertes vientos que provocan grandes olas eran algunos de los temores y desafíos para los hombres de mar. A veces, los desastres, como el de la caza de ballenas de Massachusetts, son el resultado de la imprudencia y la codicia de los capitanes por más ballenas. Y eso también repercute en el trato a los marineros.

Durante los viajes, los capitanes reemplazaban a los miembros de la tripulación muertos o enfermos por marineros nuevos, dispuestos y sanos. Además de las enfermedades mencionadas, los marineros desembarcaban en las costas africanas y brasileñas con lesiones causadas cuando perseguían ballenas. Fracturas de brazos y cabeza, piernas y pies semiamputados, manos amputadas y otros daños debilitaron a los marineros, incapacitándolos de continuar su viaje (Connors, 2019, p. 72).

El “descarte” de un marinero moribundo se trataba como algo natural en los cuadernos de bitácora y en varios documentos fragmentarios sobre la vida oceánica. Son relatos de las experiencias trágicas de hombres que se

---

<sup>18</sup> *Diário do Rio de Janeiro* (Rio de Janeiro), 14 de diciembre de 1860.

quedaron atrás en el transcurso del viaje y ni siquiera conocemos su destino final. El capitán del SUPERIOR anotó en su bitácora el sábado 8 de octubre de 1848 que un marinero portugués desembarcó en un pequeño bote, cerca de las Azores, porque estaba enfermo<sup>19</sup>. El viaje duraba unos cuatro años y ciertamente ocurrieron otras bajas. Pero en cada puerto donde desembarcaba un marinero enfermo, otros jóvenes ocupaban los puestos dejados, especialmente en las islas del Atlántico. Respecto de esto es interesante recuperar un anuncio, fechado el 6 de julio de 1839, en el que se pedía a los hombres que se alistaran en una oportunidad de empleo: “Se buscan balleneros. Se necesitan manos experimentadas y nuevas para los barcos de la Compañía Ballenera de Cold Spring zarpen de Cold Spring Harbor, Long Island. Aplique inmediatamente al agente de John H. Jones”<sup>20</sup>.

Las tripulaciones balleneras de Long Island, así como de otros puertos de Nueva Inglaterra, eran una mezcla de hombres locales, de otras regiones de América, azorianos e isleños del Pacífico. Los residentes de Porto Primavera Fría, por ejemplo, constituyeron un pequeño porcentaje de los 44 viajes balleneros realizados, y ciertamente cada uno de ellos tendría mucho que decir sobre sus experiencias en la caza de ballenas (Brewster-Walker, 2015). Acompañaremos los caminos, las mejores épocas de salidas y los destinos de los barcos balleneros que navegaron hacia la costa brasileña.

#### CALENDARIO DE VIAJES Y PRODUCTIVIDAD

En un artículo presentado en 1972, la historiadora Myriam Ellis describió las rutas y los viajes balleneros estadounidenses al sur de Brasil. Afirmaba que las embarcaciones se acercaban a la costa de Santa Catarina en junio y permanecían allí durante un tiempo. A finales de septiembre se dirigían al Atlántico sur siguiendo la ruta de regreso de las ballenas a la Antártida. De septiembre a noviembre, hasta marzo y abril, operaban en los mares costeros

---

<sup>19</sup> “Log 1054, (ship) Superior (buque). 20 de mayo de 1848 al 4 de abril de 1851”, p. 20. Recuperado de <https://research.mysticseaport.org>

<sup>20</sup> “Museum History”. Recuperado de [www.cshwhalingmuseum.org](http://www.cshwhalingmuseum.org)

de la Patagonia, entre los bancos de Brasil y las Malvinas, donde perturbaban el movimiento migratorio de las ballenas hacia aguas brasileñas (Ellis, 1973, p. 345).

Para Ellis, el calendario de viajes comenzaba entre marzo y abril, y la travesía a los cotos de caza de la costa brasileña duraba de dos a dos meses y medio. ¿Habría un solo calendario de viaje para que las embarcaciones pudieran permanecer en el Atlántico sur hasta abril del año siguiente? No sabemos si Myriam Ellis accedió a los informes de *Whaling Voyage*, que actualmente están en línea. Suponemos que en ese momento no era posible, lo que tal vez le impidió percibir variaciones temporales en los viajes balleneros norteamericanos hacia Brasil. Pero Ellis sigue siendo una referencia importante para comprender los movimientos de los balleneros estadounidenses hacia el Atlántico sur. En todo caso, necesitamos investigar mejor algunas cuestiones contenidas en las fuentes históricas para avanzar en ciertos aspectos de las expediciones balleneras que no fueron profundizados por esa importante historiadora.

De acuerdo con los registros de *Whaling Voyage* hubo un ciclo constante y una secuencia variada en los meses de salida y regreso de las excursiones entre Brasil y Nueva Inglaterra. La mayoría de las expediciones balleneras zarpaban en la primavera y el otoño del hemisferio norte, algo que también notó Myriam Ellis. Era una temporada adecuada para los viajes oceánicos, ya que no había fuertes lluvias ni ventiscas en las cercanías de los puertos que interrumpieran los ciclos de trabajo de los marineros ni la salida de los barcos.

El calendario ballenero reveló otro detalle importante sobre las relaciones entre las salidas expedicionarias y los lugares visitados<sup>21</sup>. El mayor flujo de las expediciones a Brasil se concentró entre mayo y septiembre, cuando partieron 347 viajes, 53,48 % de las excursiones registradas. Ciertamente, los balleneros trazaron su cronograma de las expediciones de acuerdo con las fases migratorias de las ballenas e iban a su encuentro en la costa de Santa Catarina, en el nordeste y en otras áreas de la costa brasileña.

---

<sup>21</sup> "American Offshore Whaling Voyages". Recuperado de <https://research.mysticseaport.org>



En agosto, las ballenas francas australes recorren una larga distancia hacia Santa Catarina, así como hacia la costa argentina y a la península Valdés (Haller, 2020). Se acercan a esas aguas cálidas para dar a luz y cuidar a sus crías en los primeros meses de vida. Las amamantan durante tres o cuatro meses y a fines de noviembre, con la grasa corporal necesaria ya formada para soportar las gélidas aguas de la Antártida, los cachorros nadan con sus madres hasta la Patagonia (De Oliveira Santo et al., 2001).

Las ballenas francas son fáciles de ver porque, junto con las jorobadas, son las que más se acercan a la costa. También son lentas y dóciles, por lo que siempre han sido la mejor presa de los balleneros y víctimas históricas de accidentes de embarcaciones. Otras ballenas también se acercan al litoral catarinense, como las Bryde, las minke (anas), las ballenas azules (muy raras de encontrar en estos días), ballenas de aleta, orcas (que son delfines, pero también eran cazadas), las sei y las jorobadas<sup>22</sup>.

Todos estos cetáceos permanecen o mantienen una frecuencia regular en el litoral catarinense durante el periodo de parto, como lo hacen las orcas. Pero las ballenas jorobadas son diferentes, pues utilizan esa costa como un corredor de agua a través del cual nadan hacia el nordeste, hacia el archipiélago de Abrolhos y la bahía de Todos los Santos, ambas en las costas de Bahía. También van a Pernambuco, a la costa paulista, especialmente a São Sebastião, Ubatuba y Bertioga. En Río de Janeiro se ven en Buzios, Arraial do Cabo, Rio das Ostras, como también en la bahía de Guanabara<sup>23</sup>.

Se cree que en el pasado las ballenas francas australes frecuentaban la costa de Bahía, principalmente Praia do Forte, en la costa norte, y llegaban hasta la bahía de Todos los Santos, pero como eran cazadas sistemáticamente desde los inicios de la industria ballenera en Bahía habrían estado prácticamente

---

<sup>22</sup> Las ballenas francas miden 17 metros, pesan hasta 60 toneladas y pueden vivir hasta 80 años. Las ballenas jorobadas miden 16 metros y pesan hasta 40 toneladas; las Bryde, 15 metros y pesan 40 toneladas; las minke, 10 metros, 9 toneladas; las minke minke, 7 metros, 6,5 toneladas; la ballena azul: 30 metros, 130 toneladas (animal en peligro de extinción); el rorcual común, 25 metros, 70 toneladas (también muy raro); la ballena sei, 20 metros, 45 toneladas (muy rara); (cetáceo) y las orcas, 9 metros, 9 toneladas.

<sup>23</sup> En el pasado, en todas estas áreas costeras, llamadas área del sur de Brasil, se instalaban trampas para la caza y el despiece de las ballenas (Ellis, 1973, pp. 46-55).

extintas a finales del siglo XVIII. Por lo tanto, el instinto mismo de supervivencia habría mantenido a las francas alejadas de esos lugares. A principios del siglo XIX solo las ballenas jorobadas aparecían en la lista de animales continuamente cazados en Bahía (Edmunson y Hart, 2014).

El acercamiento de las orcas en el nordeste es muy raro. Sin embargo, su aparición se ha vuelto más constante en los últimos años. El 13 de septiembre de 2020 un grupo de orcas atemorizó a dos pescadores que filmaron su acercamiento a la embarcación. Nadaban en grupo en la costa norte, en la región metropolitana de Salvador, y tenían crías, evidencia de que estuvieron allí después de parir y nadaron hasta el sur de Brasil (*UOL*, 15 de septiembre de 2020).

A diferencia de otras ballenas, las jorobadas llegan antes a sus criaderos. En la capital bahiana es posible verlas a partir de abril, mayo o junio. Llegan saltando y lanzando chorros de agua, cerca de la costa bahiana. Permanecen hasta fines de septiembre y en octubre inician su regreso a la Patagonia. El comportamiento instintivo de estos animales es la llave maestra para entender cómo los balleneros estadounidenses articularon sus expediciones a Brasil (Dauril, 1964, p. 267).

Cuando los balleneros zarpaban de Nueva Inglaterra entre mayo y septiembre, probablemente se dirigían al extremo sur de Brasil (Santa Catarina y Rio Grande do Sul), persiguiendo a las ballenas predominantes en esas aguas, para regresar al final de la temporada, con aceite y barbas en la cubierta, a Nueva Inglaterra. Los viajes de ida a Brasil duraban de dos a tres meses, dependiendo del puerto de origen de la expedición. La llegada de las embarcaciones a esa región coincidía con el periodo de aproximación de las ballenas a la costa.

Si llegaban antes, los balleneros esperaban en la costa de Santa Catarina. Mientras tanto, mantenían contacto con la población local, arreglaban las embarcaciones, completaban los suministros e improvisaban relaciones comerciales con los nativos, según informaron a principios del siglo XIX las autoridades coloniales en Santa Catarina<sup>24</sup>. Antes de llegar a la costa brasileña,

---

<sup>24</sup> Documento sobre a pesca da baleia no Sul do Brasil e a presença de barcos pesqueiros de outras nações na costa de Santa Catarina (Santa Catarina e Rio de Janeiro 1820). Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Loc. II – 31, 01,042.

gastaban parte de su tiempo matando animales en medio de la travesía y cocinando la grasa para almacenarla en los barriles, acomodados junto con las barbas en las cubiertas.

El tiempo de regreso a Nueva Inglaterra podría ser el mismo, pero debemos reflexionar sobre las condiciones de navegabilidad. Un barco que partió en la primera quincena de junio, por ejemplo, llegaba a la costa de Santa Catarina a principios o mediados de septiembre. Si la temporada se extiende hasta finales de noviembre, teniendo en cuenta la época de procesamiento del aceite, envasado, disección de las carcasas para retirar los huesos y reposición de los suministros, el retorno comenzaba en diciembre.

El regreso directo a Nueva Inglaterra tardaba un máximo de tres meses y se esperaba que para abril estuvieran en casa. Sin embargo, la mayoría de los buques entraban en sus puertos después de 12 meses de su partida. Cuando se fueron, por ejemplo, en junio, los barcos no llegaron hasta julio, es decir, 13 meses después. Algunos barcos entraron en los puertos en un lapso más largo. Por lo tanto, quedan unos meses entre el viaje de regreso de Santa Catarina a Nueva Inglaterra. ¿Qué hacían los barcos balleneros en esa época? La respuesta puede estar en la comprensión de las diferentes rutas expedicionarias.

Cuando cazaban ballenas en Santa Catarina, los balleneros regresaban costeano el litoral paulista, carioca y nordestino, donde se encontraban las ballenas jorobadas y otras especies de ballenas. En esas aguas, aprovechaban las corrientes marinas y los vientos favorables y se paraban para cazar más ballenas, ampliando así sus reservas de “aceite de pescado”. Cuando salían de Santa Catarina en diciembre, si los vientos eran favorables llegaban al nordeste en febrero, donde permanecían hasta mayo, cuando ya habrían cazado las suficientes ballenas como para llenar los barriles con el preciado aceite.

Otro cronograma de viaje eran las salidas directas al litoral nordestino. Estas expediciones cazaban ballenas en el archipiélago de Abrolhos y en otras áreas específicas. Los balleneros llegaban al nordeste alrededor de septiembre a tiempo para ver ballenas, pero estas ya se estaban preparando para regresar a la Antártida. En ese caso, aprovechaban una corta temporada nordestina y luego se dirigían a Santa Catarina. Luego regresaban costeano el litoral

brasileño para hacer nuevas incursiones en las áreas del nordeste. Estas expediciones hacían dos escalas en el nordeste, intercaladas con viajes a la costa sur de Brasil.

Ninguna de estas rutas expedicionarias invalidaba la reorientación de los viajes en otras direcciones, que dependía de las rutas propias de los animales y de las condiciones de navegabilidad. Las naves balleneras se dirigían tanto a Santa Catarina como al nordeste en distintas temporadas, simultáneamente o solas. Pero también hubo otras fechas de viaje a menor escala. Si las expediciones de mediados de año iban a la costa sur de Brasil, ¿cuáles eran los destinos de los barcos que zarpaban en otros meses?

Entre enero y abril, 20 excursiones balleneras partieron de Nueva Inglaterra hacia Brasil<sup>25</sup>, las cuales representaron el 3,07 % de los envíos. Es más probable que estos viajes hayan zarpado directamente hacia el nordeste, ya que el periodo de viaje coincidía con la llegada de ballenas a esa costa. La mayoría de estas expediciones también duraron un año, más o menos. En estos viajes, después de cazar ballenas en el nordeste se dirigían hacia el sur, haciendo lo contrario de aquellos balleneros que salían a mitad de año.

Así, las cacerías en el nordeste se intercalaban con las del sur, de modo de aprovechar las dos temporadas de caza de ballenas, mientras que los viajes a mitad de año solo tenían una. La conclusión parcial sería que estos viajes eran más ventajosos en términos de producción. Si lo eran, ¿por qué su porcentaje era mucho más bajo que el de mediados de año? El factor meteorológico puede haber pesado en el calendario de la expedición, ya que el duro invierno de Nueva Inglaterra era una barrera difícil de cruzar. Independientemente del clima, otras condiciones deben haber contribuido a la elección de los calendarios de las partidas a Brasil.

Quedan los viajes de la segunda mitad del año, que son enigmáticos. Si las migraciones de ballenas a Brasil tuvieron lugar entre abril y noviembre, ¿por qué se hacían expediciones en octubre, noviembre y diciembre?<sup>26</sup>. Las 31 realizadas en los últimos tres meses del año representaron el 4,76 %

---

<sup>25</sup> El conteo incluye: enero, 6 viajes; febrero, 1 viaje; marzo, 6 viajes; abril, 7 viajes.

<sup>26</sup> El conteo incluye: octubre, 9 viajes; noviembre, 11 viajes; diciembre, 11 viajes.

del total, con la reserva de que hay 252 expediciones cuyas fechas no están incluidas en las hojas de cálculo de *American Whaling Voyages*<sup>27</sup>.

Existe la posibilidad de que estas expediciones fueran más ambiciosas en cuanto a su duración en el mar y que hicieran más escalas en las estaciones de caza. Se sabe que en esos meses los balleneros llegaban al nordeste antes que las ballenas. Cuando se acercaban, comenzaban las cacerías, que se prolongaban hasta septiembre, cuando se procedía al despiece del animal y a la elaboración del aceite. Luego se dirigían al sur para capturar ballenas en Santa Catarina, Río de Janeiro y São Paulo. Luego, quién sabe, volverían finalmente a casa, entre finales de noviembre y principios de enero.

Ciertamente, los balleneros norteamericanos hicieron estas y otras rutas luego de trazar planes expedicionarios para el Atlántico sur, especialmente para Brasil. Pero, finalmente, ¿cuáles fueron los periodos de caza y los lugares donde los balleneros obtuvieron los mejores resultados en términos de productividad?

Entre el 17 de marzo de 1843 y el 30 de diciembre de 1845, 143 ediciones de la *New Bedford Gazette* informaron que 1.392 expediciones balleneras se dirigieron a diferentes zonas costeras brasileñas. Algunos viajes habían tenido lugar años antes y también fueron reportados en el periódico, pero con fechas retroactivas. En conjunto, informa casi cinco años de intensas cacerías en el Atlántico sur. Considerando solo Brasil, hubo 800 expediciones a Río de Janeiro, 42 a Bahía (bahía de Todos los Santos), 245 a Abrolhos, 234 a Pernambuco, 53 a Santa Catarina y 18 a los “bancos brasileños”, lo que totaliza 1.392 expediciones balleneras a Brasil.

La discrepancia entre esta contabilidad y la registrada en las planillas de *Whaling Voyages* se debe al hecho de que estos viajes probablemente se llevaron a cabo en conjunto con otros territorios de caza en el Atlántico y otros océanos. Por lo menos en el 78,52 % de las expediciones registradas a la costa brasileña, los estadounidenses realizaron excursiones a otros territorios de caza. Uno de los números más significativos fueron los viajes *casadinhás*, cuyo destino era Río de Janeiro y el archipiélago de Juan Fernández,

---

<sup>27</sup> “American Offshore Whaling Voyages”. Recuperado de <https://research.mysticseaport.org>

en el Pacífico<sup>28</sup>. Además de la considerable distancia, los viajes ya habían alcanzado una gran dimensión temporal y el regreso se había vuelto más lento.

En casi cinco años de expediciones, los balleneros estadounidenses habían cazado unas 462 ballenas “comunes” y aproximadamente 700 cachalotes frente a la costa brasileña. Estos últimos fueron cazados en medio del Atlántico sur, en la costa africana, en las Azores y Cabo Verde. La combinación de estas expediciones dio como resultado la producción de aproximadamente 27.720 barriles de aceite de ballenas comunes (franca, jorobada, minke, etc.), 42.000 barriles de aceite de cachalote y 7.931 barriles de espermaceti, y algunas decenas de toneladas de barbas.

Consideremos, para fines comparativos, la producción total de aceite, espermaceti y barbas revelada por la *Gaceta de New Bedford*, publicada el 6 de enero de 1846, cuando comprobó los resultados de todos los viajes del mismo periodo<sup>29</sup>. La suma de todo lo producido por los buques de Nueva Inglaterra entre 1841 y 1845 dio como resultado 769.437 barriles de espermaceti y 1.109.893 barriles de aceite de ballena. En otras palabras, los estadounidenses mataron en esos años aproximadamente 17.076 ballenas y 11.838 cachalotes en todos los mares por donde navegaron.

Si estas estadísticas son consistentes con los números de las excursiones mencionadas a la costa de Brasil, entonces la caza de ballenas en la costa atlántica brasileña, asociada a los viajes de *casadinhas* al Pacífico y al Índico, contribuyó con cerca del 2,70 % de las ballenas y el 5,91 % de los cachalotes cazados en el periodo referido. No son cifras significativas, es cierto. Pero no hay que olvidar que se trata de una muestra correspondiente a casi cinco años de caza de ballenas en las costas brasileñas y, como sabemos, la presencia de buques estadounidenses en la costa de Brasil duró 83 años.

Aunque señalamos las inexactitudes de los cálculos antes mencionados, las estadísticas aquí presentadas son cercanas a las extraídas de los archivos del Mystic Seaport Museum, correspondientes al periodo aquí estudiado. Ciertamente, parte de lo que producían quedó en el camino cuando

---

<sup>28</sup> En la documentación original, el nombre de este archipiélago aparece como “islas Crusoe”.

<sup>29</sup> *Whalemen's Shipping List & Merchant's Transcript*, (New Bedford), 6 de enero de 1856.

los estadounidenses comerciaban los derivados de ballenas en importantes ciudades de América del Sur. La otra parte fue llevada a los puertos de Nueva Inglaterra, lo que ayudó a hacer de esa nación la poseedora de la industria ballenera más poderosa del mundo.

Finalmente, entre la segunda mitad del siglo XVIII y la primera mitad del siglo XIX, los balleneros norteamericanos se lanzaron a las *deep seas* buscando fortalecer su industria nacional, que se enfocaba en la exportación de bienes de consumo. Comenzaron a presentarse como vendedores en los mercados comerciales de América del Sur, especialmente en Brasil, y a satisfacer los deseos de las ciudades carentes de combustible para iluminar sus calles, los ambientes domésticos, los ingenios azucareros y hasta las fábricas donde se obtenía el aceite de las pocas ballenas, cazadas y procesadas de manera rudimentaria. Esto también ocurrió en las zonas costeras sudamericanas del Pacífico sur, particularmente en Chile, en Talcahuano y en Valparaíso, y en Perú<sup>30</sup>.

Este periodo marcó la intensificación de la caza de ballenas en todos los mares y los norteamericanos supieron aprovechar la coyuntura. Su hegemonía en el Atlántico sur fue un paso fundamental y decisivo para catapultar a Estados Unidos a la condición de potencia económica mundial emergente. Prueba de eso es que para 1820 los norteamericanos ya dominaban la industria ballenera y la circulación internacional de derivados de las ballenas.

Su complejo industrial de construcción naval creció enormemente en ese tiempo. De 1820 a 1880, la flota estadounidense representó más del 80 % de los barcos balleneros activos en el mundo (Lance, Gallman y Hutchins, 1981, pp. 198-199). Paradójicamente, el ascenso de Estados Unidos fue acompañado por la pérdida de la hegemonía británica en los océanos, especialmente en lo que respecta al comercio ballenero. Entre 1785 y 1818, los británicos eran los líderes en la caza de ballenas en los mares del norte, incluido el mar de Groenlandia (Lance, Gallman y Hutchins, 1981, pp. 194-195).

---

<sup>30</sup> Hay varias referencias en el *Whalemen's Shipping List* sobre los buques estadounidenses en los puertos chilenos, especialmente en Talcahuano y Valparaíso. Por ejemplo, *Whalemen's Shipping List & Merchant's Transcript*, (New Bedford), 12 de diciembre de 1843 (ver también Cartes, 2015; Quiroz, 2020; Treutler, 1958).

En las últimas décadas del siglo XVIII, los balleneros ingleses también actuaron de manera constante en el Atlántico sur, especialmente en el archipiélago de Abrolhos, las islas Malvinas y los “bancos de Brasil”, una región oceánica cerca del estuario del Río de la Plata, donde muchas ballenas estaban en constante migración. Los contratistas de ballenas de Brasil habían sentido la competencia de los barcos balleneros extranjeros, especialmente británicos, desde las últimas décadas del siglo XVIII, cuando “pescaban” ballenas en aguas brasileñas, actividad que fue una de las causas de su desgracia comercial. Para enfatizar la presencia británica en esas aguas, solo en 1777 quince barcos ingleses zarparon de Londres y Liverpool directamente para cazar cetáceos en el sur de Brasil<sup>31</sup>.

La presencia de estos barcos fue entendida como una agresión contra las zonas costeras brasileñas y algunas autoridades escribieron, alarmadas, al gobierno metropolitano. De Recife salió el 28 de septiembre de 1779 una carta enviada por el gobernador de la capitania de Pernambuco José César de Meneses dirigida al secretario de Estado de Marina y Ultramar, Martinho de Melo e Castro. Probablemente, aludiendo a los buques que habían zarpado de Londres y Liverpool dos años antes, el gobernador envía un fuerte mensaje al gobierno central donde informaba que había ordenado a los guardacostas estacionados en la isla de Fernando de Noronha que no permitieran a los balleneros británicos “recoger leña o reponer agua y frutos en ese territorio insular, porque eran invasores, literalmente enemigos”.<sup>32</sup>

Pero, en el transcurso de las primeras décadas del XIX se verían cada vez menos ingleses en los mares del Atlántico sur como consecuencia de la baja rentabilidad obtenida con la caza de ballenas. Para entonces, el Atlántico ya estaba poblado en gran parte por cientos de balleneros estadounidenses y las poblaciones de ballenas estaban disminuyendo. Como resultado, la flota ballenera británica redujo gradualmente sus operaciones en ese océano en las primeras décadas del siglo XIX. El 2 de agosto de 1842, el *Diário do Rio*

---

<sup>31</sup> Arquivo Nacional, Códice 67, Vol. 5, citado por Pesavento (2009, p. 53).

<sup>32</sup> Conselho Ultramarino. Brazil–Pernambuco (Recife). Ofício do Governador da Capitania de Pernambuco José César de Meneses, ao Secretário de Estado da Marinha e ultramar – Martinho de Melo e Castro. 28 de septiembre de 1779. Recuperado de <http://resgate.bn.br>



de *Janeiro* recordaba a sus lectores la disminución significativa del número de barcos ingleses empleados en la caza de ballenas, algo que venía repitiendo desde la década de 1820: “En 1841 había solo 85 barcos tripulados por 3.088 marineros, mientras que hace unos años había 322 barcos tripulados por 12.788 hombres”<sup>33</sup>.

Si la flota británica menguaba, los balleneros norteamericanos ascendían y dominaban esos mares, imponiendo su hegemonía en los mercados brasileños, especialmente en Río de Janeiro. En 1842, según el principal tabloide británico, el *London Globe*, por cada diez barcos balleneros estadounidenses en el Atlántico sur solo había uno inglés. El declive de los británicos en la disputa por la caza de ballenas en el Atlántico se notó en la increíble caída en el número de marineros en sus barcos. Si en 1821 había 4.888 marineros empleados, en 1840 este número se había reducido a 2.558 individuos<sup>34</sup>. Para los comentaristas del periódico, las razones de este gran salto en la caza de ballenas estadounidense fueron los menores costos operativos y la construcción de barcos balleneros mucho más baratos que los fabricados en Inglaterra<sup>35</sup>.

Otra motivación eran los impuestos cobrados por el gobierno británico al aceite y el espermaceti, mientras que los estadounidenses estaban exentos de impuestos a los mismos productos<sup>36</sup>. En términos objetivos, la supremacía norteamericana quedó demostrada, según ese mismo periódico, por los resultados del procesamiento de la grasa de los mamíferos cazados en aquellos años. En 1830, los estadounidenses habían producido 193.103 barriles de aceite de ballena. En 1839, la producción había aumentado a 365.069 barriles, cuando la flota estadounidense en los mares del sur tenía aproximadamente unos 10.000 marineros empleados exclusivamente en esa empresa (Moment, 1957).

Además del dominio de los mares, otros datos son útiles para seguir el auge del comercio ballenero de los estadounidenses en las distintas plazas comerciales del mundo. En los tres primeros años de la década posterior

---

<sup>33</sup> *Diário do Rio de Janeiro* (Río de Janeiro), 2 de agosto de 1842.

<sup>34</sup> *London Globe* (Londres), 28 de enero de 1842.

<sup>35</sup> Para un análisis más detallado de las principales ciudades balleneras de Nueva Inglaterra, con información sobre los porcentajes de barcos balleneros pertenecientes a la flota de Estados Unidos, ver Hilt (2007, pp. 292-314).

<sup>36</sup> *Diário do Rio de Janeiro* (Río de Janeiro), 2 de junio de 1842.

a 1830, la exportación de productos de ballena se mantuvo en niveles elevados, aunque el aceite habría sufrido, aparentemente, una disminución. En 1840, los estadounidenses exportaron 143.519 barriles de aceite de ballena, junto con otros peces. Ese año se vendieron en el extranjero 13.797 barriles de espermaceti y 1.893,259 libras de barbas de ballena. Un año después, se exportaron 130.124 barriles de aceite y otros pescados, 11.091 barriles de espermaceti y 1.271.363 libras de barbas. En 1842, 124.118 barriles de aceite y varios pescados, 9.135 barriles de espermaceti y 918.280 libras de barbas de ballena fueron enviados fuera del país<sup>37</sup>.

Esta dinámica comercial oceánica enfatizaba un aspecto interesante del negocio ballenero en el proceso de internacionalización de la economía capitalista. Mientras los balleneros estadounidenses inundaban los mercados sudamericanos, en particular Brasil y la costa chilena, con aceite de pescado para iluminar las ciudades, priorizaban la entrega de barbas y espermaceti a sus puertos de origen. Estas dos últimas formidables materias primas tenían una gran demanda en el mercado mundial, ya que ambas se utilizaban para la fabricación de diversos utensilios domésticos y personales, así como para la elaboración de velas para encender el hogar en Nueva Inglaterra y en varias partes del mundo.

La vela, especialmente la fabricada con un cierto grado de sofisticación, se dirigía al mercado de consumo estadounidense más exigente y refinado. En los siglos XVII y XIX se establecieron varias fábricas de velas de esperma en Newport, New Bedford y Nantucket (Bigelow, 1931; Dauril, 1964; Foster, 2014). Las barbas (de ballenas francas) también formarían parte de los artículos comercializados en los mercados internacionales. Después de producir bienes de consumo, los estadounidenses exportaron estos artículos a Europa, el Caribe y África (Hedges, 1952, pp. 86-122). Pero en el siglo XIX también vendían estas mercancías en los mercados brasileños, irónicamente, en la región oceánica de donde se extraía la materia prima para la fabricación de bienes de consumo en Nueva Inglaterra, la región más próspera de Estados Unidos, al menos hasta la primera mitad del siglo XIX.

---

<sup>37</sup> *Whalemen's Shipping List & Merchant's Transcript* (New Bedford), 22 de agosto de 1843.

En la década de 1840, el comercio ballenero de larga distancia, que involucraba Nueva Inglaterra y Brasil, en gran medida se consolidó. Río de Janeiro era un próspero mercado de consumo de derivados de ballenas y un centro de distribución para las demás regiones del país. El comercio con Brasil había llegado a ser tan importante que algunos puertos estadounidenses enviaban gran parte de sus exportaciones directamente a ese mercado. El 23 de enero de 1844, la *Whalemen's Shipping List* contenía información sobre los derivados de ballenas exportados por Nueva York en el año anterior.

En cuanto al aceite de ballena, Nueva York no envió una gran cantidad a Brasil, porque los barcos estadounidenses en tránsito ya cumplían con ese papel. Prusia, Países Bajos, Bélgica y la Liga Hanseática tuvieron prioridad en esta exportación. En ese momento, Nueva York exportó 1.315.411 dólares en aceite de ballena, de los cuales Brasil compró solo 9.733 dólares. Ese año, Brasil tampoco importó libras de barbas de ballena de Nueva York, pero los neoyorquinos exportaron barbas a Francia, Bélgica y la Liga Hanseática.

Sin embargo, en lo que respecta a las *velas de esperma*, Brasil se destacó de manera extraordinaria en comparación con las otras naciones compradoras. Nueva York exportó en 1843 espermaceti por un valor de 318.997 dólares a varios países. Solo Brasil compró 64.532 dólares, lo que corresponde al 20,2 %, por delante de Inglaterra (5.056 dólares), las Indias Danesas (49.521 dólares), las Indias Británicas (24.836 dólares) y otras naciones. El único lugar comercial que superó a Brasil en la compra de velas de espermaceti fue Cuba, que importó el 25,4 %, con un valor de 81.160 dólares en velas de espermaceti<sup>38</sup>. Juntos, los mercados brasileño y cubano representaron más del 45 % de las exportaciones de velas de espermaceti realizadas por Nueva York.

Finalmente, en las primeras décadas del siglo XIX, el pragmatismo estadounidense superó la invención y la superioridad tecnológica británica (Kiernan, 2009, p. 40). En menos de cien años, además de reemplazar a un fuerte competidor en mares abiertos, encontró terreno fértil para penetrar en los mercados comerciales sudamericanos. Si en el siglo XVIII la mayor

---

<sup>38</sup> Id., 23 de enero de 1844.

parte del comercio atlántico era con el Caribe y África, los estadounidenses miraban ahora hacia Sudamérica, especialmente Brasil.

Desde el punto de vista comercial, a Brasil le interesaba obtener la indispensable matriz energética, ya que Río de Janeiro —entre otras ciudades— dependía de su iluminación, además de las utilidades que dejaban las otras partes de las ballenas. En este sentido, a Brasil no le interesaba quién suministraba el aceite, ni mucho menos los lazos de lealtad comercial unilateral establecidos durante las guerras napoleónicas con Inglaterra (Prado, 2022). Al fin y al cabo, los británicos ya no eran capaces de satisfacer las demandas del mercado brasileño, algo que nunca antes había ocurrido.

Por lo tanto, los cambios coyunturales alteraron el predominio inglés sobre Brasil y América del Sur en su conjunto, mientras que la influencia estadounidense sobre el continente crecía. Veamos, entonces, cómo esto repercute en la comercialización de los derivados de ballena en Río de Janeiro. Es necesario también hablar de algunas transformaciones que experimentó la ciudad durante la primera mitad del siglo XIX.

#### LUCES EN LA CIUDAD DE LAS BALLENAS

La predilección de los balleneros norteamericanos por cazar ballenas en las costas de Río de Janeiro y su fascinación por esa ciudad estaban relacionadas con una serie de oportunidades comerciales y factores logísticos. Una de ellas era la conveniencia de desembarcar parte del aceite y otros componentes de las ballenas procesados en mar abierto, en el puerto de una ciudad que carecía de los derivados de ese animal. En 1826, según la Contaduría General de la Policía, para iluminar las calles de Río de Janeiro mensualmente se necesitaban alrededor de 1.980 medidas de aceite de ballena<sup>39</sup>. Es decir, el equivalente a 5.270,76 litros de “aceite de pescado” al mes (Lopes, 2005, 2018)<sup>40</sup>.

---

<sup>39</sup> *Diário do Rio de Janeiro*, (Rio de Janeiro), 5 de octubre de 1826.

<sup>40</sup> En el Arquivo Nacional e a História Luso-Brasileira, ver “Pesos e Medidas”, Secretaria de Estado do Ministério do Reino Notação: caixa 703, pct. 02, conta dos Governadores 548, doc. n° 1: 1809-1818 Negócios de Portugal, 59. Recuperado de <http://historialuso.an.gov.br>

Este monto correspondía únicamente al alumbrado público, especialmente a las calles centrales, debido a que los lugares más alejados del centro no contaban con este beneficio o lo suministraban de manera precaria los mismos residentes. Además, había una demanda de aceite para el consumo de viviendas, fortificaciones, instituciones de beneficencia, organismos públicos y privados, que ciertamente no fueron contabilizados por el inspector de contabilidad. En ese momento, incluso restringido a la demanda parcial de alumbrado público, era una cantidad sorprendente de aceite de ballena, imposible de abastecer con las armazones balleneras de la costa brasileña. Durante la primera mitad del siglo XIX, su consumo aumentó en la misma proporción en que se produjeron una serie de cambios estructurales en Río de Janeiro.

La dependencia de Río de Janeiro al aceite de ballena importado ocurría desde hace algún tiempo. Para 1817, Brasil ya había profundizado la dependencia a este producto traído por embarcaciones extranjeras (Ellis, 1968, p. 192). El aceite de grasa animal se destinó al alumbrado público y doméstico y comenzó a ser ofrecido, en su mayoría, por los estadounidenses. Otros derivados del animal también se comercializaron en Brasil. El dominio del mercado brasileño por parte de los norteamericanos derivó de cuestiones que merecían especial atención.

Una de ellas fue el declive de las armazones balleneras brasileñas, cuya baja productividad ya no satisfacía las necesidades del mercado interno desde finales del siglo XVII (Pesavento, 2009, pp. 42-56). Aun así, hasta 1850 la navegación de cabotaje introdujo, en pequeñas proporciones, barriles y cascos de “aceite de pescado” en el mercado de Río de Janeiro, especialmente después de la década de 1820. Este fue el resultado de la producción de las armazones remanentes de Guanabara o provenientes de Santa Catarina y Bahía (Comerlato, 2002). El 4 de octubre de 1847 entraron al menos 6 barriles de aceite de pescado<sup>41</sup>. El 18 de noviembre del mismo año, había 47 barriles de aceite<sup>42</sup>. Y el 29 de octubre de 1849 entraron 121 cascos, la mayor

---

<sup>41</sup> *Diário do Rio de Janeiro*, (Rio de Janeiro), 4 de octubre de 1847.

<sup>42</sup> *Id.*, 18 de noviembre de 1847.

cantidad para el periodo verificada en los registros de entrada<sup>43</sup>. Finalmente, el 6 de diciembre de 1855, en la Aduana se registró que 115 barriles de aceite de pescado fueron descargados en el muelle de Río de Janeiro<sup>44</sup>.

La pequeña y fragmentada cantidad de aceite enviada a la capital de Río de Janeiro fue un reflejo de la emancipación política brasileña, ya que, después de la independencia, el aceite destinado a Portugal comenzó a comercializarse en el mercado interno brasileño. Esto se evidenció con el envío de aceite de ballena a la metrópoli lusitana en sus últimas décadas de su dominio en Brasil. En 1803, por ejemplo, poco antes de que la familia real fuera transferida a América, Bahía envió a Portugal 206,6 (100.201 litros) barriles de aceite de ballena, junto con otros productos de la tierra<sup>45</sup>.

Esa cantidad de aceite era suficiente para iluminar Río de Janeiro durante casi dos años, si nos basamos en los cálculos del contador general de la Policía de Río de Janeiro. Sin embargo, esta productividad estaba sujeta a una serie de variables, como la cantidad, el tamaño y la calidad de las ballenas muertas por temporada. En el siglo XVIII, por ejemplo, se mataron 5.668 ballenas entre 1765 y 1776. Durante ese periodo, 383 ballenas fueron sacrificadas en 1765; 249 en 1774 y en 1773 las armazones mataron 1.000 ballenas (Paz, 2015, p. 130).

Junto a la oscilación numérica, había otros mercados nacionales carentes de aceite de cetáceo. A excepción de Bahía, ninguna capitania envió a Portugal el mismo producto en el periodo correspondiente. Cabe recordar la parálisis que se apoderó de las estructuras ya debilitadas del sur de Brasil después de la abolición del monopolio en 1801.<sup>46</sup> Así, a pesar de la variación cuantitativa y considerando los cambios en la política de administración de los monopolios,

---

<sup>43</sup> Id., 30 de octubre de 1849.

<sup>44</sup> Id., 6 de diciembre de 1855.

<sup>45</sup> Arquivo do Conselho ultramarino, Conselho ultramarino. Brasil, Baía. Mapa de Exportação dos Produtos da Capitania da Bahia para Portugal e Outros Portos em 1803. Bahia, 15 de fevereiro de 1804. Recuperado de <http://objdigital.bn.br>

<sup>46</sup> Carta del 24 de abril de 1801, que suprime los contratos para la pesca de ballenas y el estanco de la sal en Brasil. Este permiso fue publicado en la Cancillería de la Corte y del Reino, Lisboa, el 13 de mayo de 1802. Rockefeller Library: Brown University Library, F1, N45 Level 3, Aisle 54A. Ver Zimmermann (2013).

fue notable que el destino de la mayor parte del aceite de ballena producido en Brasil antes de la independencia sea la metrópoli.

La crisis de la industria ballenera brasileña y la insuficiente producción de aceite también se relacionaron con la disminución gradual de estos mamíferos en la costa de Brasil, resultado de la caza depredadora llevada por al menos 190 años. También se relaciona con la forma “arcaica” de caza de los brasileños. Una cosa estaba relacionada con la otra. Sin ballenas en la costa, la alternativa era salir al mar. Pero esta operación era imposible de llevar a cabo dado el tamaño de su flota naval y el nivel de los buques construidos, cuyo bajo calado, y en su mayoría propulsados por remos, impedía la aventura en mares abiertos.

Durante la era de la caza de ballenas en Brasil hubo muy pocos cambios en los métodos y mejoras en la construcción naval. Casi nada había cambiado en la forma de procesar la grasa y en el uso de otras partes del animal. Las limitaciones estructurales de las armazones eran tales, que, en épocas de cosecha, las ballenas no se procesaban y se perdían debido a la incapacidad de las armazones para procesar animales simultáneamente. Muchos quedaron varados en las playas o permanecieron atados a la popa de un bote ballenero, a la espera de que fuera despiezado. Además de las pérdidas económicas, se produjeron grandes daños ambientales y las condiciones sanitarias a las que se expusieron las poblaciones que vivían en zonas donde los animales se pudrían a la intemperie no eran las mejores. A veces, los dueños de las armazones ordenaban a los esclavos que solo quitaran las barbas y despreciaban el resto del cuerpo del animal<sup>47</sup>.

En 1814, el periódico *Correio Braziliense* sugirió algunas causas del fracaso de la industria ballenera en Brasil. Para los autores del artículo, se debía al modelo de gestión implementado en Brasil desde la fase colonial:

---

<sup>47</sup> “Sobre se pescarem menos balêas e aproveitarem-nas melhor”, en *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a História o Costumes do S. Paulo*. Vol. XXIII. Correspondência do Capitão-General Dom Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão 1766-1768 (1896), S. Paulo, Archivo do Estado de S. Paulo, pp. 80- 81.

La pesca de las ballenas y la introducción de la sal en el Brasil fueron liberadas de la humillación del monopolio, pero esta saludable medida llegó tan tarde, que pasaron largos años antes de que la nación pudiera aprovechar este beneficio, como consecuencia de la ventaja que las naciones extranjeras toman del descuido de los monopolistas y de la falta de precauciones que el gobierno tomó después para perpetuar esta rama de la industria tan esencial para la nación portuguesa<sup>48</sup>.

Para los firmantes del artículo, la larga duración de los monopolios arruinó la empresa, en comparación con lo que sucedió en otros países, especialmente en Estados Unidos, una de las referencias. A pesar de estas especulaciones, en las primeras décadas del siglo XIX las estructuras costeras brasileñas apenas eran capaces de satisfacer las demandas de las ciudades circundantes y de las pequeñas ciudades (Ellis, 1968, p. 39). La falta de aceite generó protestas populares, incluso cuando era de calidad inferior, motivo de disputas legales desde la época colonial<sup>49</sup>.

Otra cuestión estructural interna que también causó serios problemas en la caza de ballenas brasileña fue, según algunos contemporáneos, el legado de la esclavitud, que contaminó las concepciones de empleabilidad y el trato a los trabajadores libres y libertos. En el siglo XIX, además de los cautivos que trabajaban en tierra firme y como remeros, parte de la mano de obra en las operaciones en el mar estaba compuesta por hombres libres, pero no eran tratados como tales. En este sentido, tal vez, existían similitudes entre las relaciones laborales en la caza de ballenas brasileña y en la de Estados Unidos.

---

<sup>48</sup> *Correio Braziliense o Armazém literário*, Vol. XII, pp. 511-514 (ver también Castelucci, 2009, pp. 93-94; Ellis, 1968, pp. 166-167).

<sup>49</sup> Ver el siguiente documento que trata de la denuncia de falsificación de aceite de ballena en la Bahía colonial. "Carta do Provedor-Mor da Fazenda Manoel de Matos Pegado Serpa para Francisco X. de Mendonça, na qual se refere ao contrato da pesca das baleias, arrematado por Ignácio Pedro Quintella, e a denúncia que o respectivo administrador Joaquim Caetano do Couto fizera de José da Silva Faria, caixeiro da venda dos azeites sequestrados pela junta do tesouro para garantir o alcance que se averiguasse dever o ex-contratador Francisco Peres de Sousa. Bahia, 8 de dezembro de 1765". Arquivo do Conselho ultramarino – Arquivo Ultramarino, Caixa: 37, n° 6982-6987.



Sin embargo, a diferencia de Brasil, en el hemisferio norte los trabajadores participaban de las ganancias obtenidas de la caza a gran escala y existía la posibilidad de movilidad social en el universo ballenero. Incluso si las ganancias eran insignificantes y la movilidad social una miríada, esta lógica proyectaba en la imaginación de los miembros de la tripulación ballenera la idea de enriquecimiento y ascenso social con el paso del tiempo en altamar. Sin embargo, no ignoramos las formas brutales de explotación y la precariedad en las relaciones de trabajo en la caza de ballenas en América del Norte. Aun así, había algunas cuestiones que lo diferenciaban del caso brasileño.

Las relaciones laborales en la caza de ballenas en Estados Unidos no eran agradables. Pero, a diferencia de lo que sucedió en Brasil, algunas particularidades movieron a los trabajadores en la misma dirección de ese emprendimiento, bajo la creencia en el ascenso social y el enriquecimiento. Además, los barcos balleneros se convirtieron en vehículos de acogida para esclavos fugitivos que buscaban esas expediciones para alejarse de los riesgos de captura (Rediker, 2022). En los años de gloria de la caza de ballenas en Estados Unidos, los negros fugitivos de Boston eran bienvenidos en las ciudades costeras de New Bedford, Nueva York y Nantucket. Luego eran enviados rápidamente por los cuáqueros abolicionistas al océano, de modo que pasaban a tripular balleneros (Farr, 1983, pp.160-162).

En Brasil, los contratistas balleneros se resistieron, hasta el fin de la esclavitud, a utilizar mano de obra libre en sus dominios. Mientras existiera la posibilidad de comprar esclavos, los dueños de armazones lo hacían, incluso cuando la industria vivía los últimos tiempos en el siglo XIX y después de la ley que prohibía el tráfico de cautivos a Brasil (Castelucci, 2014, 2018; Mamigonian, 2014). Los contemporáneos del siglo XIX, influenciados tal vez por los vientos del liberalismo y el sentimiento antiesclavista, reflexionaron sobre los posibles daños causados por el trabajo cautivo en la Marina brasileña así como en la caza de ballenas.

El 27 de mayo de 1856, el *Diário do Rio de Janeiro* aludió a las dificultades de reclutar marineros para tripular los buques de guerra de la Marina de Brasil. Según el artículo, las causas se derivaban de la ausencia de instituciones que garantizaran al marino un asilo como recompensa por los servicios prestados. La afirmación era que en Estados Unidos los marineros tenían

todos los incentivos para dedicarse al trabajo en el océano. Pero en Brasil la falta de marineros “proviene de la falta de protección que el gobierno da a las armazones para la caza de ballenas; así como el marinero evita el servicio de la marina por el maltrato que recibe [de] sus oficiales”<sup>50</sup>. Por lo tanto, a principios del siglo XIX cuestiones coyunturales abrieron el camino a los balleneros estadounidenses en los mercados sudamericanos de derivados de ballenas, especialmente en Brasil. Veamos, entonces, cómo los estadounidenses conquistaron el mercado de Río de Janeiro.

#### ACEITE DE BALLENA, ESPERMACETI Y BARATIJAS

Con el avance de los balleneros estadounidenses hacia diversos territorios de caza oceánicos y expediciones más largas, Río de Janeiro ocupará una posición estratégica en el mundo atlántico, especialmente para los navegantes estadounidenses, que necesitaban una serie de cuestiones durante las expediciones balleneras en el Atlántico sur, el Pacífico y el Índico. Las múltiples temporalidades de las migraciones de las ballenas a distintas regiones de la costa brasileña los estimularon a buscar esta costa prácticamente todo el año, lo que demandaba un suministro constante de cítricos, alimentos no perecederos, agua, leña, así como reparaciones en el casco, las velas y mástiles de los barcos.

Todas estas demandas transformaron a Río de Janeiro en un excelente centro comercial e industrial, pues, además de estar ubicada en el centro de las travesías, contaba con una infraestructura relativa capaz de satisfacer las necesidades marítimas. La hegemonía comercial construida por los balleneros estadounidenses en la principal plaza comercial brasileña estuvo en el centro de acontecimientos coyunturales que impactaron al continente sudamericano en las primeras décadas del siglo XIX.

Especialmente en relación con los derivados de ballenas, un aspecto interesante de observar son las entradas de embarcaciones balleneras, venidas en *arribação*, “arribadas”, para “refrescar”, para hacer aguada, llevando

---

<sup>50</sup> *Diario do Rio de Janeiro*, (Rio de Janeiro), 27 de mayo de 1856.

una carga de aceite de pescado, espermaceti y barbas de ballena. Se leían a menudo en los periódicos de Río de Janeiro cosas como: “Ballenero estadounidense George Porter, 320 toneladas, consig. Maxwell Wright & Comp.; entró de arribada para refrescar, y sigue con la misma carga...<sup>51</sup>”.

La llegada de estas embarcaciones ganaba publicidad a través del periódico *Diário do Rio de Janeiro*. Las noticias vinculaban a casi todos los barcos que ingresaban al puerto con agencias de consignación, establecidas en Río de Janeiro. Por ejemplo, el 27 de enero de 1840 “sale de Río de Janeiro la ballenera estadounidense George Porter, de 320 toneladas. Maxwell Wright y compañía, consignatarios; entraron a refrescar, y continúan con la misma carga”<sup>52</sup>. Cerca de dos años antes, “la ballenera estadounidense Elizabeth, de 405 toneladas, entró en ese puerto procedente de las Islas Malvinas, lastrado con agua, consignado a Birckhead y comp.”<sup>53</sup>.

En estas y otras ocasiones, los barcos balleneros zarpaban, unas veinticuatro horas después de su llegada, con prácticamente la misma carga registrada en la Aduana, lo que revela que cuando atracaban en Río de Janeiro los buques no siempre descargaban todo o parte de los derivados de ballena de sus bodegas. En al menos otros dos registros secuenciados en la aduana de Guanabara se evidenció este fenómeno. El 25 de abril de 1838 entró un ballenero con una serie de artículos, entre ellos 500 cajas de velas de espermaceti, 250 barriles de aceite de pescado y 60 quintales de manteca de ballena<sup>54</sup>. Veinticuatro horas después, las mismas cajas de velas, las cáscaras de aceite y la manteca de cerdo fueron enviadas al extranjero<sup>55</sup>.

Otros despachos de buques hablan de la increíble dinámica del puerto de Río de Janeiro y de la tendencia a salir con la misma cantidad de artículos que entraron. Poco más de cuatro años después del episodio relatado anteriormente, la galera ELECTRA, de 466 toneladas, “salió del muelle de Río de Janeiro después de nueve días con la misma carga de aceite de pescado

---

<sup>51</sup> Id., 27 de enero de 1840.

<sup>52</sup> Id.

<sup>53</sup> Id., 20 de abril de 1838.

<sup>54</sup> Id., 5 de mayo de 1838.

<sup>55</sup> Id., 28 de abril de 1838.

con la que entró a refrescarse”. Casi seis meses después<sup>56</sup>, el barco ballenero estadounidense INCA, de 250 toneladas, bajó a tierra para refrescarse y solo descargó 70 barriles de aceite de pescado, “tal vez para sufragar el costo de reparar el casco y las velas”<sup>57</sup>.

En el lado del Atlántico norte hubo informes de embarcaciones que partieron de Río de Janeiro con derivados de ballenas hacia la costa este de Estados Unidos<sup>58</sup>. El 20 de febrero de 1844, la *Whalemen's Shipping List* informa que el año anterior el “bergantín Colón había descargado 170 barriles de aceite de ballena en Río de Janeiro”. Ese año, sin embargo, la fragata JANUS, procedente de los mares del Atlántico, partió del puerto de Río de Janeiro el 14 de diciembre con 200 barriles de espermaceti y 10.000 libras de barbas de ballena, con destino a la costa noroeste de Estados Unidos. Probablemente, el mando del barco no hizo referencia a la cantidad de aceite de ballenas comunes porque habría negociado la cantidad con la que entró en la plaza de Río de Janeiro, mientras embarcaba otros artículos no traídos de la caza atlántica. Luego se dirigió a Nueva Inglaterra<sup>59</sup>.

Estos ejemplos revelan tendencias en el movimiento portuario de Río de Janeiro, pero ha habido otras. Existía un grado de subjetividad y un nivel de complejidad relacionados con el sistema de entrada y salida de derivados de ballenas en Río de Janeiro durante la primera mitad del siglo XIX. ¿Hacia dónde se dirigían? ¿Qué productos se descargan en el puerto, además de los de ballena? ¿Qué llevaban los balleneros cuando atracaban en el puerto de Río de Janeiro? ¿Cuál fue la cantidad aproximada de aceite, espermaceti, aceite de cachalote, cajas de velas y barbas de ballena descargada en ese puerto? ¿Cómo llegaron estos productos al mercado consumidor de Guanabara?

Toda la operación de ingreso de derivados de ballena en el mercado minorista de Río de Janeiro comienza cuando embarcaciones nacionales y extranjeras, especialmente norteamericanas, atracan en el puerto de esa ciudad.

---

<sup>56</sup> Id., 30 de junio de 1842.

<sup>57</sup> Id., 15 de diciembre de 1842.

<sup>58</sup> *Whalemen's Shipping List & Merchant's Transcript* (New Bedford), 12 de diciembre de 1843.

<sup>59</sup> Id., 20 de febrero de 1844.

Todos los días, un movimiento insinuante de barcos y trabajadores de los muelles se apodera de la zona portuaria de Río de Janeiro. Entre 1821 y 1856, según los registros de la Aduana de Guanabara, cientos de barcos balleneros estadounidenses ingresaron a ese puerto. Entre los que revelaron sus orígenes, algunos habían cazado ballenas en las costas brasileñas: en Buzios, Cabo Frío, Ilha Grande, Pernambuco y Abrolhos. Otros, la mayoría casi absoluta, procedían de mares lejanos. En el extremo sur del Atlántico regresaban de largos y extenuantes viajes desde la Patagonia, particularmente en las islas Malvinas y Sandwich del Sur. La galera estadounidense MACON, por ejemplo, llegó el 10 de marzo de 1842 y “descargó 700 barriles de aceite de pescado, 100 de espermaceti, 15.000 barbas de ballena, todo entregados al consignatario Maxwell”<sup>60</sup>.

Algunos de los barcos balleneros que atracaron en Río de Janeiro procedían del océano Índico; la mayoría regresaba de los mares australianos. Desde la costa del Pacífico, los barcos habían cazado ballenas, especialmente frente a las costas chilenas, cerca de Valparaíso, islas Crusoe, pertenecientes al archipiélago de Juan Fernández. Otros fueron hasta Hawái. Los barcos estadounidenses también llegaron a Río después de cacerías en las Azores, frente a la costa de África y las islas de Cabo Verde. En un muestreo parcial y provisional, de cada 50 balleneros estadounidenses que atracaron en el muelle de Río de Janeiro en la primera mitad del siglo XIX, 7 llegaron de la Patagonia, 5 del Pacífico y 15 de Nueva Inglaterra. No se ha determinado la procedencia de otros 19. Esto demuestra la preponderancia de embarcaciones que vienen de expediciones de larga distancia.

Llama la atención la cantidad de navíos procedentes de Nueva Inglaterra. Las ciudades de Nueva York, New Bedford, Fairhaven, Baltimore, Filadelfia, New London, Boston, Southampton, además de otras, figuran como las más citadas<sup>61</sup>. Algunas embarcaciones paraban para hacer reparaciones o para abastecerse antes de seguir viaje. Sofía Haller también constató la frecuencia de las embarcaciones norteamericanas en ese puerto cuando se dirigían a Patagonia en el siglo XIX: “Río era un hito importante en la ruta del comercio

---

<sup>60</sup> *Diário do Rio de Janeiro* (Río de Janeiro), 10 de marzo de 1842.

<sup>61</sup> *Id.*, 22 de febrero de 1838.

atlántico, ya que poseía un puerto seguro en la bahía Guanabara, de fácil acceso y mundialmente conocido. Los capitanes extranjeros lo frecuentaban para reacondicionar y reparar los barcos, y para aprovisionarse de agua, madera y alimento” (2020).

A diferencia de los balleneros que regresaban de las cacerías oceánicas, los barcos de Nueva Inglaterra atracaban en Río de Janeiro con las bodegas cargadas con varias mercaderías, incluidos los derivados de ballenas. El propósito era despacharlos en la ciudad. De esta manera, los productos balleneros también ingresaban a Río de Janeiro desde puertos estadounidenses, lo que nos lleva a pensar que los barcos balleneros no salían de Nueva Inglaterra con el único propósito de cazar ballenas en el Atlántico sur. También lo hacían para vender productos de ballena procesados en sus ciudades natales con destino a los mercados sudamericanos.

En Guanabara, los barcos se deshacían parcialmente de las mercancías por medio de las agencias locales de consignación. Luego cargaban otras mercancías, las que se sumaban a las ya traídas de los puertos originales y no comercializadas, para ir a otros mercados brasileños y sudamericanos. Desde Río de Janeiro partían diariamente barcos estadounidenses hacia Bahía, Pernambuco, Rio Grande do Sul, Montevideo, Río de la Plata, Valparaíso, Talcahuano, así como hacia otros importantes centros comerciales del hemisferio sur<sup>62</sup>.

Los barcos que descargaban productos en Río de Janeiro a veces regresaban a sus puertos originales transportando mercancías que tenían una gran demanda en los mercados de América del Norte, el Caribe y Europa. Los productos básicos más destacados en las listas de exportación fueron el café, el azúcar, la melaza y el tabaco. La barca JULIA zarpó de Río de Janeiro en abril de 1839 hacia Nueva Inglaterra con 1.912 sacos de café y 27 1/2 barriles de tapioca, bajo la supervisión del consignatario W. Campbell & Comp.<sup>63</sup>. Ejemplos como este muestran que los buques mercantes y balleneros estadounidenses, además de vender productos de ballena, compraban diversas mercaderías, de gran interés para el mercado interno estadounidense.

---

<sup>62</sup> Id., 3 de febrero de 1832.

<sup>63</sup> Id., 25 de abril de 1839.

Algunos también se negociarían en los mercados internacionales, donde los estadounidenses tenían una fuerte penetración<sup>64</sup>.

Es imposible describir el proceso de distribución de los derivados de la ballena en el Río de Janeiro del siglo XIX sin considerar su conectividad con otros *commodities* que circulaban en el amplio mercado internacional, plenamente integrado a través de los océanos. Hay que mirar con cuidado, sobre todo la exportación de café y el comercio de esclavos, cuyos mismos consignatarios exportadores eran responsables de recibir aceite, espermaceti y barbas de ballena en el puerto de Río de Janeiro. A mediados del siglo XIX casi la mitad del café del mundo se enviaba a Estados Unidos. Unas décadas más tarde, el porcentaje de las exportaciones de café ya alcanzaba el 75 % de toda la producción brasileña dirigida a los Estados Unidos de América (Marquese, 2013, p. 54). No olvidemos que Río de Janeiro fue también la ciudad del hemisferio sur que recibió la mayor cantidad de africanos esclavizados en la primera mitad del siglo XIX (Karashy, 2000). Los encargados de estos acuerdos eran los mismos agentes consignatarios involucrados en el comercio de productos de ballena.

En la década de 1840, las importaciones brasileñas de derivados de ballena mostraron tendencias de crecimiento en el consumo, algo que ya se notaba en décadas anteriores, al menos en Río de Janeiro. En ese momento, muchos barcos atracaron en la ciudad. Procedentes de las profundidades oceánicas, tenían rutas y cartas náuticas muy diferentes de los que venían de Nueva Inglaterra. Algunos barcos balleneros atracaron trayendo una buena reserva de aceite, espermaceti y barbas provenientes de ballenas cazadas en altamar. En algunos casos, durante su estancia en Río de Janeiro los capitanes ampliaban sus existencias de productos balleneros y continuaban su viaje a Nueva Inglaterra. El 8 de marzo de 1855, la barca estadounidense procedente de Nantucket siguió “con la misma carga que entró en la pesquería, y cargó para su reexportación 130 barriles de aceite de espermaceti, 530 barriles de aceite de ballena y 5.000 libras de barbas de ballena”<sup>65</sup>.

---

<sup>64</sup> Id., 25 de abril de 1845.

<sup>65</sup> Id., 8 de marzo de 1855.

En los 83 años de expediciones balleneras a la costa brasileña, entre todos los barcos que atracaron en la capital del Imperio brasileño, alrededor del 20 % regresaron a Nueva Inglaterra “limpios”, “vacíos” o con solo barbas y espermaceti en sus cubiertas. Este porcentaje pudo haber sido mayor, ya que muchos viajes contabilizaron aceite y espermaceti conjuntamente, pero los buques no siempre fondearon en los puertos finales con ambos productos en sus bodegas (Davis, Gallman y Gleiter, 1997).

Aun con algunas imperfecciones, estas proyecciones representan un porcentaje nada desdeñable de los buques atracados con diferencias en la carga de derivados de ballena. Lejos de parecer un conjunto de viajes frustrados, cuando los balleneros habrían capturado pocos o casi ningún mamífero, esta evidencia sugiere otros caminos, al menos hasta 1845, cuando el Atlántico sur fue recorrido por balleneros estadounidenses. Es casi seguro que parte del aceite de ballena procesado en altamar se vendía en las plazas donde los barcos hacían paradas ocasionales o frecuentes. Junto con Valparaíso y el Callao, Río de Janeiro era, sin lugar a dudas, una plaza comercial codiciada por las razones enumeradas hasta ahora (Jeha, 2013; Rodrigues, 2013).

Además de los barcos estadounidenses, naves de otras nacionalidades participaron, en menor medida, en el comercio internacional de derivados de ballena con Brasil. Aquellas que enarbolaban las banderas de las naciones europeas y asiáticas atracaron en Río y descargaron diversas mercancías. Con especial atención a los derivados de ballenas, buques belgas, ingleses, franceses e incluso barcos de Rusia descargaron velas de iluminación doméstica en ese puerto<sup>66</sup>.

Es interesante observar algunos ejemplos para entender sus motivaciones. Un artículo del *Diário do Rio de Janeiro* decía que la galera francesa LE COURRIER DES INDES, con 31 tripulantes y 200 toneladas de aceite de pescado, entró en Río de Janeiro: “viene a refrescarse, y a seguir pescando”<sup>67</sup>. Lo mismo hizo la galera inglesa CHARLES, con un peso de 300 toneladas y una tripulación de 25 marineros. Entró en el puerto de Río de Janeiro el 6 de enero de 1836,

---

<sup>66</sup> Id., 8 de marzo de 1831.

<sup>67</sup> Id., 7 de junio de 1834.



procedente de Nueva Zelanda, con 61.200 galones de aceite de pescado y no se sabe qué porcentaje de esta cantidad dejó en Río de Janeiro<sup>68</sup>.

La participación de estas naciones en el comercio ballenero fue insignificante considerando la actuación de los balleneros norteamericanos, basada en números aduaneros. No hay duda del extraordinario crecimiento de la entrada y salida de buques en el puerto de Río de Janeiro en la primera mitad del siglo XIX, cuyos propósitos eran diversos. Tomados en su conjunto, sus números merecen un estudio de caso aparte. Solo para tener una idea preliminar de este movimiento, un recuento de los registros de entrada y salida de buques entre 1821 y 1823 revela que unos 1.891 entraron en ese puerto, 53 de ellos norteamericanos. Durante ese periodo, partieron 1.175 barcos, de los cuales 63 enarbolaban la bandera de Estados Unidos.

Años más tarde, una planilla que contenía datos relativos a la exportación de diversas mercancías a diferentes países detallaba aún más la nacionalidad de los buques que participaban en dicho comercio. En marzo de 1839, de los 49 barcos que atracaron en el muelle de Río de Janeiro, 10 eran británicos y 7 estadounidenses<sup>69</sup>. En abril de ese año, de los 46 barcos atracados, 8 eran estadounidenses y 6 británicos. Las otras nacionalidades llegaron en menor número en los dos meses mencionados, incluidos los barcos brasileños<sup>70</sup>. En un recuento más detallado, el 19 de enero de 1855, de los 3.363 buques que entraron en el puerto de Río de Janeiro, 2.335 eran de cabotaje nacional, 222 estadounidenses, 239 ingleses y 107 portugueses. Otras nacionalidades llegaron con números mucho más bajos, casi insignificantes<sup>71</sup>. Los recuentos mencionados ofrecen una noción parcial del comercio que se llevaba a cabo a través del Atlántico y suponen el predominio de las principales naciones rivales en el comercio oceánico, Estados Unidos e Inglaterra, que ejercían una influencia mercantil en Río de Janeiro y en otras ciudades brasileñas.

Por último, cabe destacar el papel histórico desempeñado por el transporte marítimo de cabotaje en el movimiento de mercancías, especialmente

---

<sup>68</sup> Id., 8 de enero de 1836.

<sup>69</sup> Id., 2 de abril de 1839.

<sup>70</sup> Id., 3 de mayo de 1839.

<sup>71</sup> Id., 19 de enero de 1855.

los productos de ballena, en el caso del comercio interno. Los barcos de cabotaje brasileños atracaron en el muelle trayendo principalmente aceite de ballenas comunes. Otros partieron cargados con barriles de aceite de ballena y diversos alimentos para ser entregados a otras capitanías/provincias, además de exportar a Europa y América del Norte. Por ejemplo, el bergantín nacional ULYSSES, de 351 toneladas, descargó 12.000 galones de aceite de pescado en la Aduana después de seis meses de caza en altamar y cinco días en Ilha Grande (Río de Janeiro). En la capital de Río de Janeiro, su comandante despachó todo el cargamento a la consignataria D. Gertrudes Maria Damby<sup>72</sup>. Aunque el bergantín ULYSSES sorprendía por la cantidad de aceite de pescado, en la primera mitad del siglo XIX era un fenómeno cada vez más esporádico.

Los buques nacionales también desempeñaron un papel importante en la circulación de derivados de ballenas en el mercado interno. A veces, porciones del aceite de pescado que entraban en Río de Janeiro desde el exterior eran enviadas a alguna ciudad brasileña, con lo que se reactivaba el mercado interno de derivados de ballena. El traslado estaba a cargo de buques brasileños, que navegaron a lo largo de la costa. El 3 de octubre de 1838, por ejemplo, “78 barriles con 5.920 galones de aceite de pescado salieron del muelle de Guanabara hacia Bahía”<sup>73</sup>. A pesar de que el anuncio en el periódico no hacía referencia al buque despachado, ciertamente un barco brasileño llevaba a cabo una operación de socorro a Bahía.

Al igual que Río de Janeiro, Bahía carecía de la matriz energética para mantener parcialmente iluminadas parte de las calles de Salvador, su principal ciudad. Desde la primera mitad del siglo XVII, Salvador requería de una gran cantidad de aceite de ballena para su iluminación. Según una carta del vizconde de Sabugosa al rey João V, fechada en febrero de 1734, para iluminar Salvador, sus suburbios y el Recôncavo, era “necesario [sacrificar] ciento veinte peces más al año para producir el aceite que se requiere”<sup>74</sup>.

---

<sup>72</sup> Id., 9 de marzo de 1837.

<sup>73</sup> Id., 3 de octubre de 1838.

<sup>74</sup> Carta do [vice-rei e capitão-general do estado do Brasil, Vasco Fernandes César de Meneses], conde de Sabugosa ao rei [D. João V] sobre a necessidade em caçar mais baleias para o fabrico de azeite, AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 48, D. 4293 (Bahia Avulsos) (21 de julio de 1734).

En otras palabras, a mediados del siglo XVIII se necesitaban entre 800 y 1.000 pipas producidas anualmente para iluminar Salvador y sus alrededores (Ellis, 1968, p. 43).

Por lo tanto, en los primeros cincuenta años del siglo XIX Río de Janeiro recibió un gran volumen de derivados de ballena, algunos de los cuales fueron consumidos en su mercado interno, mientras que otro porcentaje fue al exterior o distribuido en otras ciudades brasileñas. Considerando la suma de los productos declarados por los buques que atracaron en Río de Janeiro, se llega a valores que no son absolutos, pero que son representativos de los derivados de ballena dejados por los buques norteamericanos. Las declaraciones de entrada en Aduana revelan cifras generales, y a menudo por semestres o por meses individuales. Por lo tanto, son valores superficiales del número de barriles de aceite de ballena, cajas de velas y barbas de esos animales. Posiblemente, en la Aduana de Río de Janeiro ingresaron números muy superiores a los que se muestran en la Tabla 1.

**TABLA 1. VALORES DE LOS DERIVADOS DE BALLENAS NEGOCIADOS EN RÍO DE JANEIRO EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

Entradas de derivados de ballena en el puerto de Río de Janeiro (1821-1855)							
Velas de espermaceti		Aceite de ballena		Espermaceti (aceite de cachalote)		Barbas/Huesos	
Cajas	1.135	Cascos	1.763	Cascos	100	Libras	34.360
-	-	Quintales	60	-	-	Moyos	110
-	-	Pipas	287	-	-	Fardos	340
-	-	Galones	79.700	-	-	-	-
-	-	Barriles	4.735	-	-	-	-
-	-	Botijas	3.330	-	-	-	-
-	-	Cajas	390	-	-	-	-
-	-	Media medida	46	-	-	-	-
-	-	Toneladas	200	-	-	-	-

En la Tabla 2 se desglosan los valores de los productos de ballena que salieron de Río de Janeiro considerando la misma subjetividad en relación a los que entraron.

**TABLA 2.** CUENTA DE DERIVADOS DE BALENAS QUE SALIERON DEL PUERTO DE RÍO DE JANEIRO EN EL SIGLO XIX

Salidas de derivados de ballena desde el puerto de Río de Janeiro (1821-1855)							
Velas de espermaceti		Aceite de ballena		Espermaceti (aceite de cachalote)		Barbas/Huesos	
Caixas	500	Cascos	1868	Cascos	56	Libra	5000
-	-	Quintales	60	Barriles	130	Fardos	1143
-	-	Pipas	18	Libras	138741	Moyos	77
-	-	Galones	52630	-	-	Mandíbulas	1
-	-	Barriles	530	-	-	Dientes	50

Aunque los diferentes tipos de aceites no figuran en las listas, extractos de otras especies de mamíferos marinos fueron entregados en Río de Janeiro. Algunos eran extractos de grasa de lobos marinos, focas y leones marinos, cazados por balleneros estadounidenses en los mares patagónicos y del Ártico. A menudo, los mezclaban con aceite de ballena y los enviaban a la venta en el mercado de Río de Janeiro, lo que provocaba constantes quejas sobre su calidad, durabilidad y olores desagradables. Es difícil tener una noción precisa de la cantidad de esos líquidos, y todavía no sabemos si fue suficiente para suplir la estimación de la Intendencia de Río de Janeiro para mantener encendidas las lámparas durante toda la noche.

Si tomamos solo la suma total de las diferentes unidades de cálculo del aceite de pescado y las convertimos en litros, especulamos que entre 1821 y 1855 Río de Janeiro importó más de 500.000 litros de aceite de ballenas y de otros mamíferos marinos, transportados por barcos estadounidenses y de otros países. Esta extraordinaria dinámica exigía una relación comercial intrínseca, que integrara armadores, comerciantes y empresarios estadounidenses, quienes operaban en las cercanías del puerto de Río de Janeiro. En la primera mitad del siglo XIX, el control logístico, racional y rentable de las transacciones y venta de bienes en la ciudad estaba en manos

de las agencias norteamericanas de consignación, que realizaban acciones bajo diversas denominaciones. Se trataba de oficinas encargadas de controlar la entrada de barcos, comprar, vender y despachar gran parte de las mercancías que llegaban del interior de Brasil y de los océanos, e ingresaban a la Aduana de Río de Janeiro.

Mientras el formidable comercio de importación y distribución de productos de ballena estaba vigente, quedaba bajo el control de ocho compañías que monopolizaban la transferencia de productos de ballena al mercado minorista: Maxwell Wright & Co, Nathan Brothers, Thomas W. Gardener, D. Berckhead, D. Gertrude Maria Danby, Riedy Maintignoeux y Comp., Forbes y Comp., y Coleman y Comp. Estos consignatarios compraban los productos en el puerto, ya que tenían prioridad en la recepción de los artículos que previamente se les enviaba, luego los pasaban a las tiendas minoristas, ubicadas especialmente en las calles cercanas a la Aduana y en el centro de la ciudad.

A mediados del siglo XIX, el comercio de aceite de ballena comenzó a declinar. El 21 de noviembre de 1846 los periódicos de Río de Janeiro informaron que el aceite de ballena ya se alternaba con otros tipos de combustibles (Silva, 2006)<sup>75</sup>. La mala calidad del aceite de ballena que circulaba por las calles de Río de Janeiro era motivo de quejas de los residentes. A pesar de buscar alternativas para mantener encendidas las farolas por la noche, el administrador de Río de Janeiro dijo: “Mientras no haya aceite de pescado americano real, es imposible mantener la iluminación regularmente”<sup>76</sup>.

Así, nuevas matrices energéticas comenzaron a competir con los diferentes tipos de aceite de ballena y espermaceti en Río de Janeiro. Durante este periodo, una incipiente industria nacional introdujo en el mercado el maní, el ricino, el sebo de animales domésticos, la palma y el aceite de coco. En el escenario internacional, en la década de 1850 los gobiernos de varios países también se preocuparon por buscar alternativas al aceite de ballena

---

<sup>75</sup> *Diário do Rio de Janeiro* (Río de Janeiro), 21 de noviembre de 1846.

<sup>76</sup> *Id.*, 11 de noviembre de 1850.

como principal matriz energética, ya que los precios subieron y los animales comenzaron a escasear en los océanos. En Brasil, por ejemplo, las iniciativas de Estados Unidos para producir combustible a partir del algodón, cuyo aceite se destinaba al consumo alimentario y a la combustión de lámparas, tuvo repercusiones. La invención no era reciente, ya que este extracto se había producido desde 1836. Sin embargo, en la década de los cincuenta parecía que el producto estaba apalancado por el alto costo del principal competidor, además de su costo de producción. Un artículo ambiguo, publicado en el *Diário do Rio de Janeiro*, afirmaba que existía el temor, entre los empresarios estadounidenses, de que el aceite de semilla de algodón llevara a la industria ballenera estadounidense al fracaso.

Por un lado, se propagaban sus virtudes y, por otro, los riesgos de deshidratar al sector considerado el buque insignia de la industria norteamericana. En 1856, este producto ya estaba llegando, en pequeñas cantidades, a los mercados brasileños: “Una cosa que se ha discutido mucho aquí es el aceite que se extrae de la semilla de algodón, y que es fabricado por el momento por un solo individuo de Nueva Orleans. Dos botellas de aceite refinado llegaron aquí desde América, una de las cuales es aplicable a las luces y la otra a los comestibles”<sup>77</sup>.

En esa época también se introducía el gas como uno de los principales sustitutos del aceite de mamíferos, que luego asumiría un grado de mayor importancia en el alumbrado público de la ciudad (Ferreira, 2009, pp. 23-41)<sup>78</sup>. Luego sería el turno del queroseno para reemplazar al gas y, finalmente, la expansión de la electricidad iluminaría las calles de Río de Janeiro. Sin embargo, la introducción de nuevas matrices energéticas esperó algunos años, ya que entre las décadas de 1820 y 1845 el aceite de ballenas y de otros mamíferos marinos aún prevalecían como los principales combustibles en el encendido de las lámparas de las calles y hogares de Río de Janeiro.

---

<sup>77</sup> Id., 7 de abril de 1856.

<sup>78</sup> Ver “O Estabelecimento do Gaz” [Iconográfico]. Recuperado de <http://objdigital.bn.br>

REFERENCIAS

- Aguilar, A. (1986). A Review of Old Basque Whaling and its Effect on the Right Whales (*Eubalaena glacialis*) of the North Atlantic. *Reports of the International Whaling Commission*, 10.
- Barkhan, M. (1994). French Basque “Newfoundland” Entrepreneurs and the Import of Codfish and Whale oil to Northern Spain, c.1580 to c.1620: to case of Adam de Chibau, Burgess of Saint-Jean-de-Luz and Sieur de St. Julien. *Newfoundland Studies*, 10, 1.
- Bigelow, B. M. (1931). Aaron Lopez: Colonial Merchant of Newport. *The New England Quarterly*, 4(4), 757-776.
- Bolster, J. (1997). *Black Jacks. African American Seamen in the Age of Sail*. Cambridge: Harvard University Press.
- Brewster-Walker, S. (2015). The Golden Age of Whaling Series: Whalemen Wanted! (Part 1). Recuperado de [www.amityvillerecord.com](http://www.amityvillerecord.com)
- Brito, C. (2018). Connected margins and disconnected knowledge: Exotic marine mammals in the making of early modern European natural history. En A. Polonia, F. Bracht, G. Conceicao y M. Palma (eds.). *Cross-cultural Exchange and the Circulation of Knowledge in the First Global Age* (pp. 103-124). Porto: Afrontamento.
- Cartes, A. (2005). *Los cazadores de Mocha Dick: balleneros chilenos y norteamericanos al sur del océano de Chile*. Santiago: Pehuén.
- Castellucci, W. Jr. (2009). *Caçadores de baleia: Armações, arpoadores, atravessadores e outros sujeitos envolvidos nos negócios do cetáceo no Brasil*. São Paulo: Annablume,
- (2014). De cativos a baleeiros: uma amizade indissolúvel entre dois africanos no outro lado do Atlântico (Itaparica, 1816-1886). *Topoi*, 15(29), 444-472.
- (2018). A árvore da liberdade nagô: Marcos Theodoro Pimentel e sua família entre a escravidão e o Pós-Abolição. Itaparica, 1834-1968. *Revista Brasileira de História*, 38(78), 214-215.
- (2021). Baleias e o Império: os Estados Unidos e a expansão baleeira nos mares do Atlântico Sul (1761-1844). *Revista de História (USP)*, 180, a10219.
- Chyet, S. F., y T. Lothrop (1979). From a Prison in Brazil-1774. *The Americas*, 35(4), 573-580.
- Comerlato, F. (2002). O declínio da pesca da baleia nas armações catarinenses. *Revista Fronteiras, Revista catarinense de História*, 10, 65-73.

- Connors, A. (2019). *Went to the Devil. A Yankee Whaler in the Slave Trade*. Boston: University of Massachusetts Press.
- Dana, R. H. (1840) *Two years before the mast*. A personal narrative of life at sea. Nueva York: Harpers & Brothers.
- Dauril, A. (1964). Yankee Sperm whalers in Brazilian waters, and the decline of the Portuguese whale fishery (1773-1801). *The Americas*, 20(3), 274.
- Davis, L. E., R. E. Gallman y K. Gleiter (1997). *In Pursuit of Leviathan Technology, Institutions, Productivity, and Profits in American Whaling, 1816-1906*. Chicago: The University of Chicago Press;
- Davis, L. E., R. E. Gallman y T. D. Hutchins (1987). Technology, Productivity, and Profits: British-American Whaling Competition in the North Atlantic, 1816-1842. *Oxford Economic Papers*, 39(4), 738-759.
- Davis, L. E.; R. E. Gallman y T. D. Hutchins (1991). Call me Ishmael – not Domingo Floresta: The rise and fall of the American Whaling Industry. En J. Moky (ed.). *The vital one: Essays in Honor of Jonathan R. T. Hughes* (pp. 191-233). Greenwich: Jai Press.
- Dickinson, A. B. (2007). *Seal Fisheries of the Falkland Island and Dependencies: An History Review*. Liverpool: Liverpool University Press.
- Dolin, E. J. (2007). *Leviathan. The History of Whaling in America*. Nueva York: W. W. Norton.
- Dow, G. F. (1985). *Whale ships and whaling. A pictorial history*. Nueva York: Dover.
- Dyer, M. (2014). Why Black Whales Are Called Right Whales. En J. E. Ringstad (ed.). *Whaling and History IV* (pp. 164-177). Sandefjord: Commander Chr. Christensen's Whaling Museum;
- Edmundson, W., e I. Hart (2014). A História da caça de baleias no Brasil: de peixe real a iguaria japonesa. *Barueri/SP, Disal*, 34-35.
- Ellis, M. (1968). *A baleia no Brasil Colonial. Feitorias, baleeiros, monopólio, comércio, iluminação*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- (1973). Norte-americanos no Atlântico Brasileiro – um inédito de José Bonifácio de Andrade e Silva sobre o conceito de mar territorial e o direito de pesca. *Revista de História*, 46.
- Ellis, R. (2011). *The Great Sperm Whale. A Natural History of the Ocean's Most Magnificent and Mysterious Creature*. Lawrence: University Press Kansas.



- Elwen, S. H, K. P. Findlay, J. Kiszka y C. R. Weir (2011). Cetacean research in the southern African sub region: a review of previous studies and current knowledge. *African Journal of Marine Science*, 33(3), 469-493.
- Farr, J. (1983). A Slow Boat to Nowhere: The Multi-Racial Crews of the American Whaling Industry. *The Journal of Negro History*, 68.
- Ferreira, M. M. (2009). *A evolução da Iluminação na Cidade do Rio de Janeiro. Contribuições Tecnológicas*. Rio de Janeiro: Synergia.
- Foster, M. (2014). New Bedford, Whale Oil Refining Capital. *The Journal of the Society for Industrial Archeology*, 40(1/2), p. 53.
- Grandin, G. (2014). *O Império da Necessidade. Escravidão, Liberdade e Ilusão no Novo Mundo*. Rio de Janeiro: Rocco.
- Haller, S. C. (2020). *La historia marítima de la Patagonia atlántica: Circulación de especies en el contexto social global (1800-1914)* (tesis de Doctorado en Historia). Instituto de Altos Estudios Sociales Universidad Nacional de San Martín, Argentina.
- Hedges, J. B. (1952) *The Browns of Providence plantations. Colonial years*. Cambridge: Harvard University Press.
- Hilt, E. (2007). Investment and Diversification in the American Whaling Industry. *The Journal of Economic History*, 67(2), 292-314.
- Jeha, S. (2013). Amphitheatrical Rio!1 Marítimos americanos na baía do Rio de Janeiro. Século XIX. *Almanack*, 6, 110-132.
- Karashy, M. (2000). *A vida dos escravos no Rio de Janeiro. 1808-1850*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Kiernan, V. G. (2009). *Estados Unidos. O novo império. Da colonização branca à hegemonia mundial*. Rio de Janeiro/São Paulo: Record
- Kimball, E. (2009). *An Essential Link in a Vast Chain: New England and The West Indies, 1700-1775* (Submitted to the Graduate Faculty of Arts and Sciences in partial fulfillment of the requirements for the degree of Doctor of Philosophy). University of Pittsburgh, EE. UU.
- Lopes, L. S. (2005). A cultura da medição em Portugal ao longo da história. *Educação e Matemática*, 84, 42-48.
- (2018). A metrologia em Portugal em finais do século XVIII e a “Memória sobre Pesos e Medidas” de José de Abreu Bacelar Chichorro: (1795). *Revista Portuguesa de História*, XLIX, 151-173.

- Mamigonian, B. (2014). Africanos em Santa Catarina: Escravidão e Identidade Étnica (1750-1850). En J. L. Fragoso et al. (eds.). *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português* (pp. 573-575). Vitória: EDUFES.
- Marquese, R. de B. (2013). Estados Unidos, Segunda Escravidão e a Economia Cafeeira do Império do Brasil. *Almanack*, 5.
- Mather, C. (1916). The Whalebone Whales of New England. *Memoirs of the Boston Society of Natural History*, 8, 105-322.
- Moment, D. (1957). The Business of Whaling in America in the 1850's. *The Business History Review*, 31(3), 261-291.
- Moore, J. W. (2010). Amsterdam is Standing on Norway' Part II: The Global North Atlantic in the Ecological Revolution of the Long Seventeenth Century. *Journal of Agrarian Change*, 10(2), 188-227.
- Paz, M. de O. (2015). *Companhia da Pescaria das Baleias nas Costas do Brasil (1765-1801): a caça ao Leviatã dos mares* (Dissertação de Mestrado em Estudos Brasileiros). Universidade de Lisboa, Portugal.
- Pesavento, F. (2009). *Um pouco antes da Corte: a economia do Rio de Janeiro na segunda metade do Setecentos*. Niteroi: Universidade Federal Fluminense.
- Philbrick, N. (2001). *In the Heart of the Sea*. Nueva York: Penguin.
- (2005). *Mar de Glória. Viagem Americana de Descobrimento. A viagem americana de descobrimento. Expedição Exploratória dos Estados Unidos, 1838-1842*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Prado, F. (2022). No Such Thing as Neutral Trade: U.S. Shippers in the Rio de la Plata at the turn of the Nineteenth Century. *Colonial Latin American Review*, 31(1), 93-113.
- Quiroz, D. (2020). *Soplan las ballenas: historias sobre la caza de cetáceos en las costas de Chile*. Santiago: Ediciones Biblioteca Nacional de Chile.
- Randal, R., y Smith, T. D. (2006). A taxonomy of World Whaling. Operations and Eras. En J.A. Estes, D. P. Demaster et al. (eds.). *Whales, Whaling and Ocean Ecosystems*. Berkeley: University of California Press.
- Rediker, M. (2022). Escapando da escravidão pelo mar na véspera da Guerra Civil Americana: uma história do trabalho. *Revista Mundos do Trabalho*, 14, 1-20.
- Rodrigues, J. (2013). Grande, amplo e fundo: saúde alimentar no Atlântico, séculos XVI ao XVIII. *Revista de História*, 168, 325-350.

- De Oliveira Santo, M. C., S. Siciliano, S. Pacheco de Souza y J. L. Altmayer Pizzorno (2001). Occurrence of southern right whales (*Eubalaena australis*) along southeastern Brazil. *Journal of Cetacean Research Management*, 2, 153-156.
- Schwartz, S. (1995). *Segredos Internos. Engenhos e Escravos na Sociedade Colonial*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Scomazzon, M. C., y J. Franco (2015). *A caminho do ouro. Norte-americanos na Ilha de santa Catarina*. Florianópolis: Insular.
- Silva, L. L. F. da (2006). *Iluminação Pública no Brasil: Aspectos Energéticos e Institucionais. Dissertação de Mestrado* (Programa de Pós-Graduação de Engenharia). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil.
- Treutler, P. (1958). *Andanzas de un alemán en Chile, 1851-1863*. Santiago: Editorial del Pacífico.
- Vickers, D. (1997). The First Whalers of Nantucket. En C. G. Calloway (ed.). *After King Philip's war: Presence and Persistence in Indian New World*. Hanover: University Press of New England.
- Walker, T. D. (2021) *Sailing to Freedom. Maritime Dimensions of the Underground Railroad*. Amherst: University of Massachusetts Press.
- Zimmermann, F. (2013). Armação baleeira da Lagoinha: uma grande unidade escravista. En B. Mamigonian y J. Zimmermann (eds.). *História Diversa. Africanos e Afrodescendentes na ilha de Santa Catarina* (pp. 46-67). Florianópolis: Editora da UFSC.



## PESQUERÍAS DE LA PATAGONIA Y LAS ISLAS MALVINAS (1770-1831)

Sofía Clara Haller<sup>1</sup>

En 1831 el buque estadounidense USS LEXINGTON entró en Puerto Soledad, en las islas Malvinas, y atacó la colonia que tenía lugar ahí desde 1828, bajo el gobierno de Buenos Aires. El anclaje se registró en el documento portuario de entradas y salidas de las islas con una letra manuscrita diferente a la del resto del registro, presumiblemente perteneciente a un oficial de la nave norteamericana, donde se escribe que el barco entró en el puerto “para proteger las pesquerías estadounidenses” (*To protect the American fisheries*)<sup>2</sup>. El acto, que aquí se categorizó de protección, suele narrarse en la historia argentina como una represalia al embargo que las autoridades isleñas habían hecho de tres goletas norteamericanas a causa de sus actividades loberas. El ataque provocó que la mayoría de los habitantes de Puerto Soledad abandonara las islas. La colonia quedó en pobres condiciones infraestructurales y administrativas, y su situación era muy vulnerable para 1833, cuando el buque de guerra inglés HMS CLIO tomó posesión del archipiélago por la fuerza, desalojando a la guarnición argentina que lo ocupaba. Pese a que hay una tendencia a desdoblar la historia de Malvinas en términos argentino-británicos producto del conflicto bélico de 1982 (Lorenz, 2013), el episodio del ataque del USS LEXINGTON habla de otro problema territorial que ocupó a la región, concerniente a sus criaturas marinas y costeras y a la interacción que con ellas tenían los humanos.

La intención de este capítulo es estudiar cómo la región patagónica se vinculó con potencias y metrópolis lejanas desde el punto de vista de la explotación de ballenas, lobos y elefantes marinos. Se parte de la hipótesis

---

<sup>1</sup> Instituto Patagónico de Ciencias Sociales y Humanas (IPCSH-CONICET), Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco (UNPSJB), Puerto Madryn, Argentina.

<sup>2</sup> Archivo General de la Nación (AGN), Fondo Luis Vernet (FLV), 129, 61, Folio 14. Traducción de la autora.

de que el dominio y la proyección territorial sobre las pesquerías patagónicas y malvinenses se manifestó en dos formas, imbricadas una en otra, y no exclusivas de otras relaciones con las costas y sus habitantes. Por un lado, el reclamo territorial que hacía sobre la región la Corona española y, luego de la revolución de la independencia, el gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata y de la Confederación Argentina, las distintas formas independientes de gobierno que se sucedieron antes de que se creara la República Argentina. Desde España, y luego desde Buenos Aires, estas formas gubernamentales anexaron a su territorio la región patagónica y las islas Malvinas, e idearon órdenes reales y decretos para controlarlas.

Por otro lado, se encuentra la lógica extractiva con la que operaban los balleneros y loberos en la región. Un negocio de proporciones globales que llegó a la Patagonia continental y a sus islas adyacentes en la segunda mitad del siglo XVIII, de la mano de compañías balleneras y loberas que extraían sus recursos mediante tripulaciones cosmopolitas y logísticas oceánicas. Agentes de distintas potencias de Europa y Estados Unidos se dirigieron a estas regiones remotas para extraer los recursos de los que carecían y que podían mejorar sus condiciones de vida, en un marco de neoimperialismo ecológico (Cushman, 2013). Su huella cinegética se replicó en la región con buques que zarpaban de Buenos Aires o con agentes en los enclaves patagónicos, quienes competían en menor medida con el caudal de naves que llegaba del hemisferio norte. Como escribieron los oficiales de la *LEXINGTON* y como se verá en las páginas siguientes, por las distintas categorías que establecieron los agentes históricos, el mar patagónico constituía una serie de “pesquerías”. España, y luego Buenos Aires, tenía escaso control de su funcionamiento, aunque hubo algunos intentos de regular la pesca o de beneficiarse económicamente de ella. En este marco, la extracción ballenera y lobera y los intentos gubernamentales de dominar el espacio atravesaron distintos procesos en los cuales se configuró el poder y el dominio sobre el territorio costero y marítimo. Aquí se pondrá atención a los procesos mediante los cuales se formaban, se relacionaban y se resistían estas formas de dominio.

La historia ballenera y lobera ha recibido atención internacional y transnacional, con foco en su naturaleza global o en sus aristas cosmopolitas

que involucraban tripulantes nativos de Estados Unidos (Shoemaker, 2015) o afroamericanos (Farr, 1983). También se han estudiado las comunidades costeras a las cuales pertenecían las tripulaciones (Vickers, 1993). En el caso de balleneros se habla, incluso, de “mercados y tripulaciones globales” que escapaban a los esfuerzos fronterizos de distintas naciones y, en ese mismo marco, de su apropiación de ballenas que no constituían propiedad privada o soberana (Fichter, 2019). Este tipo de bibliografía ha considerado escasamente el impacto político, social y ecológico de estas tripulaciones en las costas a donde llegaban. La historia argentina, en cambio, ha considerado tradicionalmente la caza de mamíferos marinos desde una perspectiva Estado-centrista, salvo excepciones, muchas veces desdoblado los conflictos territoriales en un problema argentino-británico.

En la narrativa tradicional, España decretó la colonización patagónica motivada por la “amenaza” territorial de loberos y balleneros extranjeros que se acercaban a las costas, así como de la población originaria que hacia el interior del territorio conservaba su autonomía (Destéfani, 1985). Las Provincias Unidas del Río de la Plata sufrieron las mismas amenazas, que incluían problemas para regular la pesca de ballenas y lobos. En ese contexto, como veremos, algunos agentes recibieron la autorización de los sucesivos gobiernos para realizar sus propias extracciones, lo que convenía al reclamo soberano en términos de ejercer algún tipo de control sobre el territorio. Asimismo, la relación entre poblaciones locales y tripulaciones extranjeras mostraba aristas complejas, que atendían a intercambios comerciales y nodos cosmopolitas.

El eje del capítulo está en considerar el impacto de los viajes cinegéticos en la región, en sus distintos niveles, ya sea políticos, económicos, sociales o ecológicos. Dialoga directamente con trabajos excepcionales que se han esforzado por considerar estas preguntas, relativas a la presencia de loberos trasgrediendo límites territoriales y cómo la caza comercial devastó poblaciones de lobos marinos mientras inquietaba soberanías territoriales (Soluri, 2020).

Se piensa en estos temas priorizando la literatura y documentación producida en y en lo relativo a Patagonia y Malvinas, como diarios de navegación de oficiales españoles, registros portuarios, decretos provenientes

del gobierno de Buenos Aires. Esta información se integra con literatura y documentación producida en viajes extranjeros, y con las minuciosas bases de datos subidas al sitio web [whalinghistory.org](http://whalinghistory.org), *American Offshore Whaling Voyages* (AOWV), *British Southern Whale Fishery* (BSWF) y *Les Baleiniers Français* (LBF), que arrojan luz a la magnitud de las travesías y permiten visibilizar el flujo de los viajes cinegéticos a la región (aunque en ocasiones la información es inexacta; por ejemplo, en aquellos trayectos que indican ir a la costa de Brasil en realidad frecuentan Malvinas y Patagonia). Estas bases de datos poseen información extraída de registros oficiales de puertos, reportes de pesca, bitácoras o síntesis de bitácoras realizadas por algunos estudiosos de la temática, prensa de distinto origen y en algunos casos específicos, por la *Whaling Shipping Lists* estadounidense o la *Lloyd's List* británica. Aunque los viajes fueron registrados como vinculados a la industria ballenera, las fuentes documentales regionales indican que muchos se dedicaban a la caza de lobos. El cotejo entre bases de datos y fuentes documentales permite tantear las posibilidades y los límites de ambas, además de reconocer las contradicciones de los documentos y las dificultades para rastrear actores que por definición eran itinerantes.

#### LOS MÁRGENES DEL IMPERIO ESPAÑOL

Desde la conquista del territorio americano, la Corona española se enfrentó al problema de controlar un espacio inmenso. Con este propósito, el territorio fue dividido en jurisdicciones llamadas virreinos. En los tiempos del virreinato del Perú, la colonización de la Patagonia y las islas Malvinas apenas podía proyectarse dada su situación aislada y periférica y sus condiciones climáticas extremas. Pese a ello, en 1764 Louis Antoine de Bougainville estableció una colonia francesa en las Malvinas, hacia el norte de la isla Soledad, denominada Puerto Louis. La Corona española, celosa de lo que concebía la extensión de sus dominios, reclamó la soberanía sobre las islas, protestando ante Francia, que renunció a sus derechos en 1766. Sucesivamente se llevaron colonos españoles al archipiélago y la colonia se refundó bajo el nombre de Puerto Soledad. Paralelamente, en 1766, los ingleses instalaron un establecimiento en Puerto Egmont, al oeste de la isla Gran Malvina.



Cuatro años después los españoles expulsaron a los británicos. Fue en este marco cuando, hacia 1770, los balleneros del hemisferio norte comenzaron a expandir sus territorios de caza y llegaron a Patagonia y Malvinas. Suele considerarse que esta pesca se fomentó por la escasez de presas en los mares del norte, pero otros factores también se han señalado en forma significativa. Entre ellos, el mercado de pieles de lobos de dos pelos del hemisferio austral, que dejaba ganancias importantes en Cantón, y el hecho de que la explotación en los mares del sur parecía menos peligrosa que aquella realizada entre el estrecho de Davis y el mar de Groenlandia (García, 2021, p. 51).

En la década de 1770, Estados Unidos era la potencia líder del mercado ballenero y el principal proveedor de aceite de ballena del mercado británico. Para 1774, unos diez barcos estadounidenses llegaron a las islas Malvinas, donde obtuvieron cargos completos de aceite entre seis y ocho semanas, posiblemente explotando pinnípedos además de ballenas (Dickinson, 2017). Sin embargo, la guerra americana de la Independencia suspendió ese comercio (1775-1783) y dificultó las condiciones para que los marinos estadounidenses siguieran trabajando. Para reingresar al mercado británico, un grupo de mercaderes de Nueva Inglaterra creó una flota para operar en Puerto Egmont, en las islas Malvinas, que se conectaba con Londres mediante barcos que navegaban bajo la bandera británica. El grupo estaba conformado por Francis Rotch, de Nantucket y New Bedford; Richard R. Smith, de Boston; Aaron Lopez, de Newport, y Leonard Jarvis, de Dartmouth. Se acondicionaron 16 barcos en Martha's Vineyard, cuyas tripulaciones fueron instruidas para comenzar a cazar ballenas en la costa de Brasil y reunirse en Puerto Egmont para pasar el invierno y cazar pinnípedos (Headland, 1989, p. 78). Rotch pasó todo el invierno de 1775 en las islas, donde comerció con Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos. Sin embargo, su empresa no tuvo éxito. La mayoría de los navíos de la primera expedición fueron capturados por barcos británicos o se hundieron ya sea por acción del enemigo o por el mal tiempo. En el segundo intento, la Junta de Comercio de Londres se negó a permitir que el aceite se vendiera en Londres sin percibir impuestos. Mientras tanto, algunos barcos y sus tripulantes comenzaron a trabajar para los comerciantes de Londres y algunos comerciantes de Nueva Inglaterra se mudaron a la capital inglesa.

Los londinenses aprendieron el oficio y unos años después las tripulaciones se percibían más inglesas que americanas (Fichter, 2019). El negocio global que conformaba la industria ballenera se veía, de esta forma, continuamente afectado por políticas y economías nacionales, así como por conflictos internacionales. Y sorteándolos, los empresarios y los balleneros cambiaban banderas, moviéndose de una frontera a otra, de la misma forma que lo hacían sus barcos.



Figura 1. Cartografía del flujo ballenero y lobo proveniente de Inglaterra, Estados Unidos y Francia entre 1775 y 1799.

Entre 1773 y 1775 al menos 19 buques viajaron a la región bajo la bandera estadounidense. Francis Rotch figura como agente de 17 de ellos, lo que da cuenta de lo importante de su gestión. Este flujo de barcos se vio interrumpido durante la guerra de la Independencia de Estados Unidos entre 1775 y 1783, momento en que Londres comenzó a dominar el mercado ballenero. Entre 1775 y 1799, 23 navíos viajaron desde Gran Bretaña a las islas Malvinas, y unos 9 hacia Patagonia. Solo en 1784 comenzaron a llegar viajes estadounidenses a la región. Es de notar que, en 1790, mientras las reservas de las islas Malvinas comenzaban a agotarse, los comerciantes británicos comenzaron a enviar barcos a la isla antártica de South Georgia, estirando la frontera de la pesquería hacia el sur. Pero muchos barcos británicos incluyeron capitanes y tripulantes estadounidenses que habían migrado a Londres antes de que empezara la guerra. Algunos por convicciones políticas, pero muchos otros porque se les permitía exportar aceite a una tarifa más baja que a los residentes de Estados Unidos. Francia ofreció condiciones similares, por lo que otros balleneros norteamericanos se mudaron a Le Havre y Dunkerque. El interés del gobierno francés y del británico se fundaba en varias razones: la industria ballenera proveía empleo en los puertos costeros, nutría a la marina mercante (que brindaba marinos durante la guerra) y reducía la necesidad de tratar con mercados extranjeros (Fichter, 2019).

En 1776 el sistema de virreinos con el cual se gobernaban las Américas volvió a dividirse para dar lugar a, entre otros, al virreinato del Río de la Plata. Con esta nueva gestión, la Corona española comenzó a fundar fuertes en puntos claves de la costa patagónica (Figura 2), considerando específicamente la amenaza de la pesca extranjera, entre otros elementos ideológicos, productivos y comerciales (Bianchi y Buscaglia, 2015). Las pesquerías también eran un elemento atractivo para colonizar la Patagonia, lo que podía verse en las naves extranjeras balleneras y loberas, que continuaban llegando para explotar ballenas y pinnípedos, y en la experiencia portuguesa, que se estaba beneficiando ampliamente con sus armazones balleneras en el litoral brasileiro (Asdrubal, 1978, pp. 56-58). Las reales órdenes que dispusieron la formación de los establecimientos patagónicos contemplaban la perspectiva pesquera, específicamente, construir armazones de pesca en la bahía San Julián.

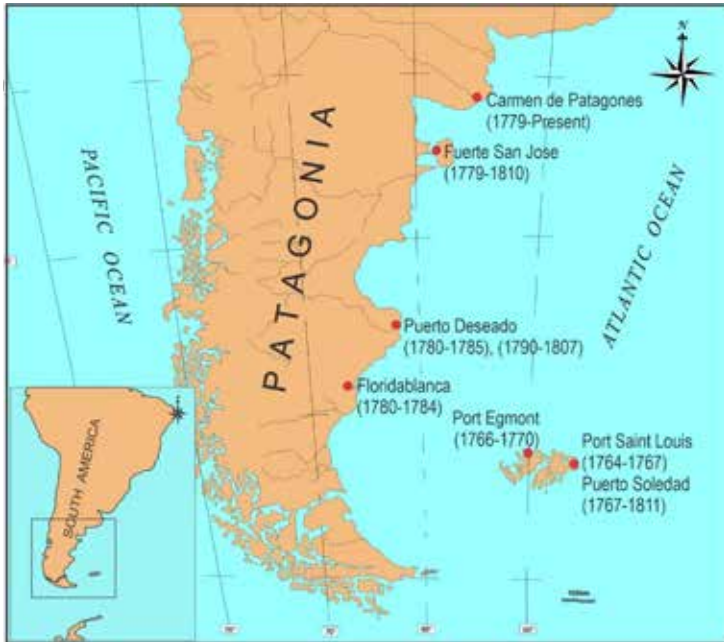


Figura 2. Fuertes y colonias fundados en Patagonia entre 1764 y 1780.

Entre 1779 y 1880 se fundaron los establecimientos de San José en la península Valdés, de Río Negro en Carmen de Patagones y de Floridablanca en San Julián, así como un establecimiento temporal en Puerto Deseado, donde la expedición fundadora de Floridablanca pasó el invierno en 1780. Cabe destacar que la planificación de estas colonias tenía fallas para encarar el futuro pesquero. Las instrucciones que reunían a las familias colonas detallaban como requisito que estuvieran instruidas en labores de campo e incluso se planificó la compra y construcción de más de trescientos arados, antes de que se planeara la construcción de la armazón ballenera (Asdrubal, 1978, p. 61). A ello se sumaban las dificultades para instalarse en los parajes patagónicos. A los pocos meses de su fundación, San José se vio diezmada por el escorbuto, aislada por mar y por tierra en su primer invierno crudo. La expedición volvió a Montevideo y solo quedaron algunos voluntarios en el asentamiento original. En 1784, Floridablanca también fue abandonado. Y,

de esta forma, los proyectos pesqueros que se habían concebido en los establecimientos patagónicos nunca pudieron comenzar.

La industria ballenera parecía eminentemente extranjera desde sus bases. Mientras en el hemisferio norte había una abundancia de interesados en el negocio, que intentaban mantenerse a flote en el mercado, el potencial pesquero no era atractivo para la burguesía del Río de la Plata, que no veía tan auspicioso invertir en un negocio desconocido e incierto, en contraparte con la ganadería, un ramo que ya poseía estructura comercial y un mercado propicio. Por estos motivos resalta tanto el caso de Francisco Medina. Este comerciante castellano organizó desde Buenos Aires dos campañas balleneras con sus propios fondos. Su proyecto era unir la pesca con la salazón de carnes (ramo en el que ya contaba con experiencia), utilizando las mismas embarcaciones para ambos rubros. En una subasta adquirió la fragata ballenera inglesa MAYO, que había sido previamente apresada en el Río de la Plata, y la renombró LA VENTURA. Uno de los problemas más acuciantes de su empresa fue la adquisición de tripulantes experimentados en el rubro. Intentó buscarlos en España, pero sin éxito, y, tras invertir mucho dinero, logró contratar unos arponeros portugueses<sup>3</sup>. Pero estos mostraron inexperiencia e incluso miedo a la hora de la caza, y la primera expedición, iniciada en 1783, fracasó.

Sin embargo, Medina estaba estimulado por la cantidad de ballenas que había en el puerto San José, y volvió a organizar una campaña. Consiguió autorización del virrey marqués de Loreto para embarcar dos marineros estadounidenses que habían sido apresados en la MAYO, la misma fragata que utilizó para su empresa. Sus nombres eran John Francis Stuart y Gabriel Barnard, quienes además lo asesoraron en la construcción de chalupas, así como de otras herramientas necesarias para la cacería. Medina salió con la fragata, un paquebot y todos los útiles necesarios, como seis chalupas ligeras y dos fuertes, arpones, lanzas, entre otros. Pero la segunda campaña se lanzó en la estación inadecuada, de modo que encontraron menos ballenas que antes y volvieron tan solo con 113 pipas de aceite en enero de 1785.

---

<sup>3</sup> AR, Departamento de Estudios Históricos Navales (IAADEFHN), ABM, N° CARP 1, folio 7.

No hubo otro intento de caza: a su vuelta, Stuart y Barnard fueron arrestados por su condición de extranjeros y luego deportados, lo que se ha atribuido al temor del virrey, marqués de Loreto, de que la empresa se dedicara al contrabando con los extranjeros (Valdés, 2014).

En 1785, el gobernador y superintendente de la Real Hacienda Francisco de Paula Sanz pidió a Medina información sobre su experiencia pesquera y sobre cuál de los establecimientos del rey en la costa patagónica sería más útil fomentar para este ramo<sup>4</sup>. Medina contestó con una carta donde, a modo de informe, presentó la actividad describiendo dos tipos de pesca que en la bibliografía actual se denominan pelágica y costera (Quiroz, 2020). Medina abogó por la primera, que incluía la búsqueda de ballenas en el mar, ya sea de aceite o de esperma, para procurar aceite, esperma y barbas. La conveniencia de esta pesca, argumentaba, se veía en lo lejos que llegaban los extranjeros para hacerla y que en ella también se producía la mejor marinería. Los marinos entrenados en este tipo de oficio, que luego podían ser utilizados como insumo de guerra, aparecían como una ventaja interesante desde el punto de vista estatal, lo que, como mencioné, Gran Bretaña y Francia habían considerado. Pero Medina no veía posible que ningún establecimiento de la costa patagónica sirviera para esta pesca: “Los extranjeros que son los que hacen este trafico, solo obligados de los tiempos corren arriba de los 35 gr. Ya esa altura, quando nosotros tuviésemos establecido este comercio, no habría tiempo que no nos permitiere tomar Puerto dentro del Río, más seguro que ninguno de los dela costa, y sin necesidad de alejarnos del Pesquero”<sup>5</sup>.

Solo aquellos marinos apurados por los tiempos estiraban la pesca más allá de la latitud de 35° S, sobre el Río de la Plata, y para Medina, cuando los españoles tuvieran el comercio establecido, los tiempos no serían un problema. El Río de la Plata era, de esta forma, más seguro para el oficio que ningún otro de los de la costa. De todas formas, y a pesar de sus reservas, Medina dio cuenta de distintos establecimientos de la región para determinar cuál era el mejor para la pesca, e indicó que había estudiado mucho el tema

---

<sup>4</sup>AR, IAADEHN, ABM, N° CARP 1.

<sup>5</sup>AR, IAADEHN, ABM, N° CARP 1, folio 3.

examinando planos y conferenciando con prácticos, pilotos, hombres de mar y marineros que los acompañaban. Procedió a descartar las bahías de San Julián, San Antonio y Sin Fondo, así como el Río Negro, por distintos motivos que comprendían desde la forma de la costa hasta el hecho de que no se acercaban ballenas. En contraparte, argumentó que el puerto de San José era el mejor para extraer aceite. Además de ballenas, agregaba, existía la ventaja de las salinas a cinco leguas. Sin embargo, manifestó su inconveniencia:

Las Ballenas tampoco según las hemos experimentado duran allí arriba de dos meses, yesto es corto asunto para la subsistencia de un establecimiento de todo lo qual resulta ami modo depensar que oy en ninguna parte dela costa, sedebe hacer establecimiento con concepto deste objeto, sino en fomentar los que en adelante se quieran dedicar desta Pesqueria laqual como el Gobierno sepreste de buena fe dello, es muy facil de establecer pues ay modo de sacar dela costa todos los años una gran porción de aceite, yel mismo tiempo enseñará tal vez el paraje en que se debe fijar la residencia, y entonces los mismos que hagan el trapeo formaran la Poblacion insensiblemente sin que el Rey gaste nada en ella, pues donde ay lucro yasaven los hombres hax sinque los lleven<sup>6</sup>.

El comerciante proponía, según sus intereses, un modelo de libre comercio en el cual intereses privados se vieran inmersos en el negocio, lo que con el tiempo permitiría establecer una población en la región dedicada a estas tareas. Su visión se enmarcaba con lo que claramente estaba funcionando en las naciones europeas.

La carta de Medina es una fuente notable porque en ella operó como informante: una nota en el archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales asienta el documento como el precursor para orientar las actividades de la Real Compañía Marítima, que tuvo lugar después. Es interesante resaltar su perspectiva liberal, cuyo pronóstico de que los gastos de un establecimiento fijo serían muy grandes para una pesca que aún no estaba establecida resultaría acertado.

---

<sup>6</sup> AR, IAADEHN, ABM, N° CARP 1, folio 6.

Al mismo tiempo, Medina hablaba de sus campañas balleneras en términos de un “celo patriótico”, y describía su experiencia ballenera como un servicio a la Corona. Medina sentó el precedente de quienes aparecieron luego y que, mediante permisos o decretos, blandieron un estandarte patriótico al tiempo que servían a sus intereses particulares, en una figura análoga a la de las patentes de corso (Haller y Vezub, 2022).

En 1786, Medina intentó volver a la industria, para lo que le pidió un préstamo a la Real Hacienda de cien mil pesos, para así continuar con la salazón de carne y la pesca de ballenas. La Junta Superior de Buenos Aires solo le concedió quince mil pesos a dos años para ser aplicados únicamente a la salazón de carnes, ya que esta inversión se percibía más segura (Asdrubal, 1978, p. 95-96). Mientras tanto, sus arponeros habían sido exiliados y, pese a sus intentos de recuperarlos, la situación política no lo permitió. Si bien había una intención imperial de fomentar la pesca, en la práctica las disposiciones políticas y económicas del virreinato terminaban por obstaculizar este objetivo. Medina murió el 13 de agosto de 1788, junto con su proyecto pesquero. Otros proyectos similares comenzaron a esbozarse hacia fines del siglo XIX, pero no encontraron cauce y quedaron trancos, mientras que la expectativa de una industria pesquera con impronta imperial cobraba fuerza.

Mientras tanto, los barcos extranjeros seguían incursionando en expediciones de pesca de ballenas y de pinnípedos. La Corona española envió en varias ocasiones sus barcos a relevar la costa y guardarla de estas actividades en la medida de lo posible, pero, en términos generales, los barcos seguían operando con total impunidad. Por estos motivos, el 20 de marzo de 1785 el virrey marqués de Loreto pidió a la Corona reforzar la vigilancia de la costa patagónica con dos embarcaciones (“Islas Malvinas y Patagonia”, 1938, pp. 627-629). Las embarcaciones, pertrechadas y armadas, sentarían base en la boca de Río Negro y San José, recorriendo las ensenadas hasta el río Colorado y cabo Vírgenes, donde se ocuparían no solo de guardar la costa de la pesca de ballena, sino también del comercio clandestino con las embarcaciones españolas empleadas en dicha pesca o que transportaban sal de la costa patagónica. La vigilancia no parece haberse concretado, y cabe preguntarse por las efectivas posibilidades de guardar una costa kilométrica con tan solo dos barcos.



En 1786, el navío francés COMTE DE VERGENNESS estaba en el mar patagónico cazando ballenas y su capitán americano, Richard Coffin, compartió con los españoles noticias de otras embarcaciones balleneras en la región<sup>7</sup>. El encuentro fue nuevamente comunicado a la Corona por el virrey de Buenos Aires, con la resolución de fomentar la pesca entre vasallos españoles con todos los auxilios que necesitasen. Mientras tanto, el COMTE DE VERGENNESS, que había partido de Dunquerque el 11 de octubre de 1784, volvió el 7 de febrero de 1786 con 30 barriles de aceite de esperma, 250 barriles de aceite de ballena y 2730 libras de barbas capturadas<sup>8</sup>, la mayoría de las cuales posiblemente obtuvo en el curso hacia Malvinas o en sus alrededores. Después de juntar este botín, el 5 de agosto de 1787, Coffin volvió a la región en el COMTE DE MONTMORENCI, listando “Plata, Falklands” como territorio de caza. Retornó a Dunquerque el 16 de julio de 1788 con 150 barriles de aceite de esperma, 962 barriles de aceite de ballena y 10.880 libras de barbas.

La preocupación fundamental de las autoridades españolas se centraba en la amenaza de que los extranjeros se establecieran en el territorio o que utilizaran el pretexto de la pesca para contrabandear con los vasallos españoles, pero no esencialmente la pesca o el recurso pesquero. Ello posiblemente se debía a que ni españoles ni burgueses rioplatenses tenían la capacidad de explotar a los mamíferos marinos y a que tampoco podían ejercer un control de quienes sí lo hacían, ante la amenaza, en particular, de desatar una guerra con Gran Bretaña y su fuerza marítima superior. En 1786, el bergantín español ROSARIO viajó a puerto Egmont en una misión de reconocimiento para constatar si había un establecimiento inglés o de otra nacionalidad allí (“Islas Malvinas y Patagonia”, 1987). Su capitán era el gobernador de las islas, Pedro de Mesa y Castro<sup>9</sup>, y había recibido instrucciones de dejar el bergantín ROSARIO oculto antes de entrar en puerto Egmont. Sin embargo, el gobernador decidió que la maniobra era demasiado arriesgada y en

<sup>7</sup> En la fuente figuran como bergantín francés CONDE DE BERGENNES y capitán Ricardo Colfin (“Islas Malvinas y Patagonia”, 1938, pp. 632-633).

<sup>8</sup> “French Offshore Whaling Voyages: A Database”, Recuperado de <https://whalinghistory.org/fv>

<sup>9</sup> Entre 1785 y 1790 Mesa y Castro y Ramón de Clairac alternaron el puesto de gobernador de las islas.

cambio inventó un pretexto para no levantar sospecha: se hallaría buscando un bergantín español que se le había apartado, lo que le daba una excusa para entablar relación con los balleneros que encontrase. En puerto Egmont el ROSARIO encontró a la fragata ballenera DIANA, capitán Mora (Matthew Morrow)<sup>10</sup>. Por uno de sus pilotos, el gobernador español averiguó que el barco había partido de Londres hacía seis meses y que hacía uno estaban en aquel puerto, con la idea de pasar seis meses más. En los días que siguieron, la fragata inglesa fue vigilada. Mesa y Castro dio cuenta de los movimientos entre la fragata y la costa, con una lancha o bombo que llevaba de remolque una chalupa, y fogatas que se prendían de noche, lo que lo convenció de que los británicos estaban faenando lobos y friendo su aceite en la costa (“Islas Malvinas y Patagonia”, 1987).

Las mentiras y maniobras para no hacer enojar a los ingleses fueron notables. Un día de mal tiempo y neblina, con poca visibilidad, el capitán mandó a un grupo de tripulantes en forma secreta para hacer un reconocimiento de puerto Egmont y determinar si los ingleses estaban habitando el lugar, pero comprobó que no era el caso. Hacia el fin de su estadía en puerto Egmont, Mesa y Castro, de acuerdo con sus instrucciones, envió a buscar al piloto que había interrogado a su venida, dado que el capitán se encontraba ausente, y le leyó el artículo 12 de la Real Orden del 26 de septiembre de 1776, donde se constataba la prohibición de cazar ballenas o lobos en aguas españolas. El piloto contestó que solo creían que estaba prohibido ir a Puerto Luis [Soledad], pero no transitar por esos mares. Este tipo de respuesta insustancial se repitió en distintos encuentros entre oficiales españoles y loberos y balleneros. En su diario de navegación, Mesa y Castro dejó asentado que la fragata inglesa contenía a bordo pieles de lobos pelucones (lobos de dos pelos) y estaba repleta de grasa y olía a ella. El DIANA volvió a Londres con 60 toneladas de aceite de esperma y cuarenta de aceite de ballena, aunque la cantidad de pieles que trajeron a bordo se desconoce<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> BSWF Databases—A. G. E. Jones; Dale Chatwin; Rhys Richards. Recuperado de whalinghistory.org

<sup>11</sup> BSWF Databases—A. G. E. Jones; Dale Chatwin; Rhys Richards. Recuperado de whalinghistory.org

Sin poder normalizar de ninguna forma las actividades pesqueras, las excursiones españolas se limitaban entonces a verificar que los ingleses no se establecieran en la región y a advertirles meramente de su ejercicio en la pesca. Mesa y Castro continuó hacia otras islas del archipiélago en su búsqueda, donde encontró más indicios de actividad lobera, como hornillas de piedra para derretir grasa o pieles. Una nota hacia el final del diario ratifica la inexistencia de un establecimiento fijo o provisional en las islas Malvinas y aclara el uso que los británicos hacían de sus puertos:

La Nación Britanica solo se sirve de ellos para imbernar, hacer aguada, cazàr, y hacer matanzas de Lobos Marinos; para cuiò efecto transitan por entre todas las Islas, con las Embarcaciones menores, deteniéndose solo en los parages donde hallan Lobadas suficiente para hacer su cargamento, y permaneciendo generalmente á bordo de sus Buques, y baxo de barracas formadas con algunos encerados, ó con las velas delas mismas Lanchas entanto que hacen las matanzas, y quando màs en Cafuas, formadas con los mismos Paxones, como se practica por los nuestros en la Isla dela Soledad, quando en las salidas al campo es preciso hacer noche en el (“Islas Malvinas y Patagonia”, 1987, pp. 653-654).

Pero el miedo de que se estableciera una colonia británica en Sudamérica o en sus islas aledañas continuaba acechando. En 1787, una noticia falsa sobre una incipiente colonización británica en la isla de Nueva Irlanda, cerca de Tierra del Fuego, alarmó a las autoridades españolas. Por esa razón, el gobernador de Malvinas, Ramón de Clairac, viajó a las islas dos años después, con la instrucción precisa de parar forzosamente en los puertos que tocaba propagando la noticia de que en Montevideo se estaban preparando buques para desalojar a los extranjeros de la zona (Maeso Buenasmañas, 1999).

El 2 de abril de 1789 llegó a Puerto Deseado, donde encontró dos navíos ingleses dedicados a la pesca de ballenas, lobos y otros animales: el bergantín SAPPHO, capitán Thomas Middleton, y la fragata ISABEL MARGARITA (ELIZABETH AND MARGARET), capitán James Hopper. Clairac los obligó a retirarse, y los capitanes solicitaron permiso para disponer del tiempo para recoger sus efectos y mercancías y prepararse para zarpar. En los días siguientes se generó

una letanía de intercambios entre el capitán y los balleneros, que, entre visitas y oficios, dilataron la retirada. Una inspección a bordo comprobó que ambas bodegas estaban repletas de aceite de ballena y de lobo, así como de cueros de dos pelos. Un reconocimiento en tierra, por otra parte, permitió ver dónde tenían sus herramientas y efectos, como barracas montadas con la lona de sus buques, vasijas llenas de aceite, cueros de lobos en sal, un almacén de piedra, duelas de pipería, cuarterolas y vasijas de aceite. También identificaron un cuartel general de los pescadores, donde había una gran barraca y dos calderos de hierro con sus fogones.

Clairac siguió las instrucciones y mantuvo su tono amable, brindando asistencia a los navíos y esgrimiendo apenas la amenaza de que en Montevideo se aprontaban barcos para perseguir y capturar balleneros y loberos que faenaban ilegalmente en Patagonia. Cuando por fin los británicos se retiraron, se ordenó una operación de “tierra quemada” en la que se destruyeron todos los objetos e instalaciones que dejaron los ingleses. Clairac tuvo que esperar a que los balleneros zarparan para destruir todos sus efectos y pertenencias, con el objeto de que nadie pudiera acusarlos ni solicitar indemnizaciones o suscitar incidentes bélicos (Maeso Buenasmañas, 1999). Pese a sus esfuerzos, las compañías balleneras se quejaron ante las autoridades británicas.

La SAPPHO volvió a Londres el 16 de julio de 1789, con una tonelada de espermaceti, ocho toneladas de aceite de ballena, cuatro quintales de barbas y 19.000 pieles de lobos. Pero sus oficiales reportaron que por el intercambio con el buque español tuvieron que dejar atrás 7.000 pieles en Puerto Deseado. Del mismo modo, la ELIZABETH AND MARGARET reportó que un cargo de varios miles de pieles de lobos fue confiscado por una fragata española. Es posible que la ELIZABETH AND MARGARET no pudiera reunir estos cueros durante los últimos días, cuando una de sus balandras fue aprontada por los españoles para que se retirara. Parece lo más probable, ya que meses después el buque ASTREA, capitán Christopher Horner, levantó esas pieles donde se dejaron, por lo que consta que no fueron quemadas y posiblemente Clairac jamás las encontró. El episodio tomó dimensiones diplomáticas y apareció en una carta de Alleyne FitzHerbert, un diplomático británico que servía en España como ministro plenipotenciario,

hacia el ministro de Asuntos Exteriores, William Wyndham Grenville, barón de Grenville. En su carta, FitzHerbert pide que no se siga reclamando la indemnización de las 7.000 pieles, ya que el *ASTREA* las encontró poco después y era evidente que el capitán español no se había beneficiado de ellas<sup>12</sup>.

Cuando el bergantín *ROSARIO* y el paquebot *SAN SEBASTIÁN* viajaron a las Malvinas en 1789 recibieron instrucciones similares a las de Clairac. No solo debían recabar información sobre el barco y otras embarcaciones en la región, sino también insistir con que en Montevideo se estaban armando buques para perseguir a quienes pescaban ilegalmente, sobre todo si, con el pretexto de la pesca, llegaban a hacer contrabando y otros perjuicios<sup>13</sup>. Como se ve, la capacidad de acción de los buques españoles era reducida. La falta de consecuencias por pescar terminaba por provocar que los marinos que se encontraban en la región se toparan una y otra vez con las autoridades españolas sin que hubiera repercusión de ningún tipo.

Los británicos estaban tan convencidos de sus derechos a la pesca, que incluso intentaron combatir las regulaciones. Un testimonio que se tomó en Puerto Soledad a un capitán americano, John Palmer, de la *PEREGRINA* [*PEREGRINE*], en febrero de 1790, habla de dos fragatas inglesas que se hallaban en Puerto Deseado buscando al comandante de Malvinas para llevarlo prisionero por haber echado de ese puerto una fragata y un bergantín inglés<sup>14</sup>. Posiblemente, en represalia por las acciones españolas contra la *SAPPHO* y la *ELIZABETH AND MARGARET* de 1789. Los buques que se encontraban rastreando al comandante de Malvinas eran el *SOUTHAMPTON*, capitán Woodhell y el *JACKAL*, capitán Ravern, dos balleneros en rumbo hacia Walvis Bay, en el Pacífico<sup>15</sup>. Resulta interesante el intento de buques privados de capturar al comandante español, un antecedente de las acciones bélicas norteamericanas en Puerto Soledad en 1831. Desde la perspectiva ballenera, el mar

---

<sup>12</sup> Historical Manuscripts Commission, Fourteenth report, Appendix, Part V., The Manuscripts of J. B. Fortescue, Esq., preserved at Dropmore. Vol. II, Londres, Printed for Her Majesty's Stationery Office, 1894.

<sup>13</sup> AGN, FLV, 129, 11.

<sup>14</sup> AGI, ESTADO, 80, N. 1. Recuperado de <https://pares.mcu.es>. La documentación está transcrita en <https://patlibros.org>

<sup>15</sup> BSWF Databases—A. G. E. Jones; Dale Chatwin; Rhys Richards. Hosted at [whalinghistory.org](http://whalinghistory.org)

patagónico constituía una pesquería, un territorio abierto a todas las nacionalidades que se sirvieran de él, y no había poderío, ni español ni de ningún tipo, investido de la autoridad para coartar este derecho.

El Imperio español daba cuenta del beneficio de los productos pesqueros. El mercado español incluso dependía de los ingleses para recibir estos productos, posiblemente extraídos en sus propios mares (Asdrubal, 1978, pp. 128-130). A ello se sumaba la carga económica del reino, que era cada vez más pesada, lo que decantó en la formación de la Real Compañía Marítima, impulsada por Antonio Sañez Reguart, comisario de Marina. Esta compañía involucraba capitales privados, españoles y vasallos de la Corona, con el aporte imperial necesario para controlar, brindar auxilios o aportar en la medida en que fuera necesario a la empresa, pero con la tutoría de sus fundadores y socios. En sus condiciones originales, la compañía pedía la producción y el monopolio de los productos en todos los dominios españoles. Pero la Suprema Junta de Estado renegoció estos privilegios: eliminó los privilegios de la península ibérica y redirigió la explotación a zonas marginales del Imperio, específicamente, a las regiones patagónicas.

El proyecto amalgamaba los intereses privados de un grupo de inversionistas que esperaban colonizar y ocupar el territorio patagónico. Los grandes lineamientos del objetivo de la nueva empresa eran la industria, el comercio y la promoción naviera. Su bandera, con los colores españoles, llevaba estampada la divisa que constituía a un barco navegando sobre el mar con la corona real.

Para asegurarse la exclusividad en el territorio, en 1789 la Corona prohibió las actividades loberas privadas en los enclaves españoles. Ese año, el puerto abandonado de Deseado y el de Maldonado, en el Río de la Plata (actualmente Uruguay), fueron elegidos para fundar los establecimientos de la Real Compañía Marítima. Cuatro barcos y 250 personas, incluidos colonos y sus familias, soldados, pescadores y cazadores fueron llevados a Puerto Deseado. Se contrataron arponeros ingleses y americanos para enseñarles a cazar y a procesar los derivados de los mamíferos.

La Real Compañía Marítima tuvo muchos problemas desde sus inicios. Pese al personal extranjero y a las incursiones de Medina y de otros particulares, no se contaba con un conocimiento claro de las estaciones de pesca, de la caza ni del procesamiento o las condiciones extremas del puerto patagónico.

Las ballenas no se acercaban en invierno a Deseado, y el puerto de Maldonado, en el Río de la Plata, se presentó como mucho más conveniente, mientras que la isla de Gorriti y la isla de Lobos eran apropiadas para cazar lobos. El enclave rioplatense se volvió el establecimiento principal, y aunque Puerto Deseado no fue abandonado, la faena de lobo y la salazón de carnes se circunscribió a la temporada de verano. Por su parte, las familias que llegaron a la Patagonia no prosperaron y volvieron poco después al Río de la Plata. Eventualmente, la compañía fue relevada de su función colonizadora por su gasto excesivo.



Figura 3. Diseño de la bandera aprobada por su majestad para la Real Compañía Marítima<sup>16</sup>.

El establecimiento patagónico resultaba así muy caro y poco útil para la Compañía. El escenario, además, se complejizaba con la política internacional. La tensión entre Gran Bretaña y España resultó finalmente en un

---

<sup>16</sup> AGI, MP-BANDERAS, 3.

encuentro conflictivo a miles de kilómetros de Patagonia, en la isla de Nootka Sound, Canadá. Dos naves inglesas fueron arrestadas al entrar en la jurisdicción española, y Gran Bretaña demandó una compensación así como la devolución de sus buques. El incidente derivó en el tratado de Nootka Sound, de 1791, entre España y Gran Bretaña (Díaz-Silveira Santos, 2011). Entre otras cuestiones, el pacto resolvió que no debía molestar a los súbditos de ambas potencias que estuviesen pescando o navegando en el océano Pacífico o los mares australes. Asimismo, ninguna de las potencias podía formar un establecimiento nuevo en las costas de Sudamérica (orientales y occidentales) ni en sus islas adyacentes. Pero los británicos sí podían desembarcar en las costas e islas para pescar, así como levantar cabañas y otras obras temporales para realizar faenas. La única salvedad era que las actividades marítimas inglesas no debían servir de pretexto a un comercio ilícito con establecimientos españoles. Por ello, se estipuló que los británicos no debían navegar ni pescar a menos de diez leguas marítimas de las costas ocupadas por los españoles. Se ha señalado que, por este tratado, el Imperio hispano terminó por aceptar la presencia y actividad de balleneros y loberos ingleses en las aguas y costas de su jurisdicción, y en la práctica permitió sucesivamente la presencia de los norteamericanos y franceses (Martinic Beros, 2009). Pero, como hemos visto, estas prácticas sucedían hacía años y el tratado solo le dio un marco legal a una actividad que se desarrollaba con un caudal inevitable.

La limitación de la pesca a menos de diez leguas de los establecimientos españoles fue violada al poco tiempo. En los primeros meses de 1791, la ELIZABETH AND MARGARET, capitán James Hopper, volvió a Puerto Deseado, donde se encontró con el fortalecimiento español. En compañía con la LIBERTY, capitán Barnet<sup>17</sup>, los dos barcos se mostraron quejosos ante la fortificación levantada por los españoles y a la vista de los miembros de la compañía cargaron 20.000 cueros en la ELIZABETH AND MARGARET y 12.000 en la LIBERTY (Asdrubal, 1978). Ni fuertes ni tratados internacionales ni barcos de guerra

---

<sup>17</sup> No es claro si se trata del LIBERTY, capitán Tristram Clark, o de la LIVELY, capitán William Barnett. BSWF Databases—A. G. E. Jones; Dale Chatwin; Rhys Richards. Recuperado de [whalinghistory.org](http://whalinghistory.org)



españoles intimidaban a los británicos, quienes dominaban el territorio costero y marítimo.

La Real Compañía Marítima estuvo lejos de cumplir sus propósitos económicos, coloniales y defensivos. En cambio, agonizó durante toda su existencia. El enclave de Deseado apenas subsistía, fortificado por una guarnición de soldados que convivían con los empleados, en condiciones precarias y con sueldos bajos. La pesca era escasa, y mucho menor que la de los establecimientos del Río de la Plata. Su situación era vulnerable: el establecimiento, lejos de afirmar la soberanía española, se encontraba atezado y negociando, por un frente, con la población originaria, que debía apaciguarse con víveres y bagatelas, y, por otro, con las tripulaciones extranjeras, con las que hacían todo tipo de intercambios, sobre todo comerciales. Mientras tanto, los costos en equipamiento, víveres y salarios se acumulaban, y las provisiones se retrasaban.

El monopolio de la compañía sobre las actividades pesqueras en la región terminaba por obstaculizar únicamente a los súbditos de la Corona española, que, o bien desafiaban la ley imperial, o bien lograban licencias excepcionales. Este fue el caso de Alejandro Durán, natural de Irlanda y de religión católica, quien se dirigió con autorización del virreinato al archipiélago malvinense y entre 1792 y 1793 reunió 30.000 cueros de lobos marinos. Durán los exportó a Nueva York y los vendió a diez chelines cada uno. La ganancia de su empresa, luego de descontar flete, almacenaje, acarreo, redondeó la suma de 37.500 pesos. Una vez retornado al Río de la Plata, Durán pasó a servir a la Real Compañía Marítima (Caillet Bois, 1956), hasta que un incidente naviero lastimó su mano y concluyó su comisión trasladándose a Buenos Aires, donde instaló una importante fábrica de botas, presumiblemente con lo ganado en las islas Malvinas.

Conforme pasaban los años, los viajes loberos provenientes de Estados Unidos aumentaban y se volvían más numerosos que los británicos, y más problemáticos para los españoles. El 29 de julio de 1793 se celebró un consejo militar en Puerto Soledad en el cual se trató una denuncia de un inglés (es posible que fuera un inglés americano) ante las autoridades españolas, por quien oyeron de unas 8 o 10 balandras loberas chicas, sin patentes, que se encontraban en distintos puertos de la isla Gran Malvina ("Islas Malvinas y Patagonia", 1939). El consejo discurría sobre

la ilegalidad de pescar en esos mares y, fundamentalmente, de construir los buques trayéndolos en piezas, en las embarcaciones mayores, desde su patria, lo que era una práctica común en la región. El inglés contó que los americanos temían al paquebot de guerra español que custodiaba las islas, y cuando corrían el riesgo de encontrarlo, desamparaban sus balandras y se escondían tierra adentro. Según la denuncia, tres o cuatro embarcaciones grandes se encontraban hibernando en el archipiélago y unos ciento cincuenta hombres estaban en el puerto de los Desvelos, en el extremo occidental de las islas: la mayoría americanos y unos pocos “realistas” (americanos partidarios de la Corona británica). La gente de los buques “continuamente están riñendo à pistoletazos, queriéndose cada uno apropiarse la facultad de ser el privilegiado en la pesca” (“Islas Malvinas y Patagonia”, 1939, p. 25). Si bien los encuentros entre las tripulaciones muchas veces eran colaborativos, era inevitable que surgieran rivalidades por el recurso pesquero. En el interior de las naves también se producían conflictos. El inglés que denunciaba había desertado de su barco por una discusión con su capitán y por el maltrato que este le daba. Su acusación era, o bien una represalia, una suerte de venganza contra su capitán, o bien, la forma que tenía de consagrarse con los españoles para salir del archipiélago.

El comandante de las islas Malvinas envió el bergantín SAN JULIÁN DE GALVES, llevando a bordo al inglés, para relevar los puertos de las islas y exhortar a los buques con patentes que se hicieran a la mar. Las instrucciones precisaban que la reconvencción se hiciera en términos urbanos y amistosos. Las balandras sin patentes que no pertenecieran a buques mayores que las tuviesen, serían enviadas a la colonia, sin extraviar sus cargas o equipajes, y con el cuidado de que recogieran las pieles y los útiles que tuvieran en tierra. Las instrucciones, afinadas en materia diplomática, parecían querer evitar cualquier tipo de reclamo como el que había tenido el encuentro de Clairac con las fragatas inglesas en Puerto Deseado. Con estas indicaciones, el 15 de agosto de 1793 el alférez de navío Juan Latre partió a bordo del bergantín SAN JULIÁN. Latre reconoció distintos puertos de Malvinas en su ruta hacia el extremo occidental de las islas. En puerto Perruca (Horseshoe Bay) y el brazo del oeste encontró una infinidad de cuerpos de lobos recientemente degollados, junto a una gran porción de esqueletos. Los rastros

le hicieron pensar que la matanza había sido obra de tripulaciones extranjeras y no de españoles, o al menos no de españoles radicados en Malvinas, en tanto indicaban que se usaban navíos de gran envergadura, capaces de transportar grandes cargamentos. El alférez mandó a avisar al capataz de la estancia de Puerto Soledad que retirara el ganado de aquellas costas para “evitar el destrozo que en el hacían sin que pudiéramos remediarlo” (“Islas Malvinas y Patagonia”, 1939, p. 34).

En isla Quemada (Burnt Island) Latre encontró al bergantín americano NANCY, capitán Gardoner (Gardener o Gardner, posiblemente), cuya patente fue examinada y a cuyo capitán le recordaron las convenciones entre España y Gran Bretaña, según las cuales no podía pescar ni fondear en las cercanías de establecimientos españoles, pues solamente los “ingleses realistas” tenían la posibilidad de pescar a 10 leguas de distancia de dichos establecimientos, mientras los americanos no tenían permitido fondear y menos formar barracas en ningún paraje. El oficio entregado al capitán observaba que los “ingleses americanos” no estaban comprendidos en el privilegio del que gozaban los realistas, beneficiados por el tratado de Nootka.

Latre desembarcó en isla Quemada para inspeccionar el paraje, que encontró enteramente quemado, con “profundísimas cuebas producidas por el fuego, que la hacían intransitable, no encontrándose por consiguiente animal de especie alguna, ni parage donde hacer agua por venir toda negra, y de mal gusto” (“Islas Malvinas y Patagonia”, 1939, p. 35). El alférez suponía que lo mismo estaba sucediendo en las otras islas, por la mano de los loberos, que, no pudiendo penetrar “el espesor de los pajonales de muchas de las referidas Islas, en cuyos antros generalmente se halla la lobada se servirán de este adbitrio para conseguirlo, y hacer sus cargamentos” (“Islas Malvinas y Patagonia”, 1939, p. 35). Latre pensaba que la caza de lobos involucraba la quema del tussock para procurar las pieles, lo que resulta llamativo porque los pinnípedos no se encuentran en general en el espesor de los pajonales, sino en los roqueríos junto al mar. Las guarniciones españolas no parecían muy versadas ni en los recursos costeros ni en las técnicas de caza, lo que añade otro factor a su imposibilidad de controlar un rubro que no comprendían.

Luego, el SAN JULIÁN DE GALVES se dirigió al puerto de los Desvelos (actual punta de los Desvelos, en el extremo noroeste de la isla Remolinos o West

Point Island), donde encontró ocho embarcaciones con banderas americanas, por lo que mandó largar insignias españolas asegurándolas con un cañonazo. Los capitanes se acercaron al buque presentando sus respectivas patentes y fueron reconvenidos, en modo amistoso, de sus actividades ilícitas. A la tarde también ingresaron cuatro balandras al puerto. Latre calculó unos 200 hombres entre todas las embarcaciones. Registró que una de ellas, la NANCY, capitán Daniel Verde (Greene) llevaba seis cañones y los demás algunos pedreros, aunque muchas armas de chispa y municiones.

Latre también bajó a tierra en el puerto de los Desvelos, donde encontró una barraca de piedra cubierta con barrotes y pieles de lobo que servía de herrería, y tres huertas grandes, bien cultivadas y llenas de semillas. El alférez les manifestó a los capitanes que ese procedimiento era contrario a la buena amistad que reinaba entre ambas naciones, y que debían destruir la infraestructura para que él no suministrara la información a la gobernación de las islas. Los capitanes llamaron a sus marineros, mandaron derribar la barraca y las huertas y el propio alférez llamó a sus hombres a destruir, en un tono que se calificó de diversión, la estructura y las huertas. Asimismo, el alférez mandó a los americanos a recoger entre 800 y 900 cueros de lobo en tierra, para contribuir a la buena armonía y para evitar que se perdiesen entre la “confusión de la gente” (“Islas Malvinas y Patagonia”, 1939, p. 38) que había en el puerto.

La autoridad del alférez debe haber caído en gracia a las tripulaciones loberas, quizás producto de su carisma o de su forma de llevar a los hombres. Los capitanes y oficiales no solo presentaron sus respectivas patentes y actuaron según lo reconvenido, sino que, durante su estadía en puerto de los Desvelos, Latre llegó a mediar en una acusación de un robo:

En la tarde de este día, se me presentó un marinero correspondiente à la tripulación del Bergantin Capitan Gardener, quien me dijo que en tiempos pasados había conseguido una licencia de su Capitan, para pasar à su tierra en uno de los buques que en aquel tiempo salía al mismo destino, y que por haberle acumulado un robo de 20 cueros que llevaba para entregar à los amigos de algunos marineros que se los habían dado le rompieron el papel de dha licencia, haciéndole perder el trabajo

de mas de dos años, que se hallaba en estas Islas, que por lo tanto me sirviera ecsaminar su causa & y habiendole /yo respondido no podía constituirme Juez de ningún barco extranjero, volvió à instarme, y le prometí pedir ese favor à los Capitanes, los que habiese pro casualidad juntado à bordo la misma tarde les hize presente la referida suplica, y que siendo obligación de los Cristianos favorecer à los pobres en cuanto fuese posible, esperaba me honrraran con la presente ocasión ventilando entre todos ellos la culpa ò inocencia de dicho Marinero, por lo que habiendo ellos mandado traer los artículos que gobiernan en iguales casos hicieron venir al referido Marinero; è igualmente a los testigos, que el mismo fue citando para su descargo, y habiendo resultado su inocencia declarada, volvió su capitán à hacerle la licencia, la que le entrego en un papel firmado de todos los Capitanes en el que se declaraba haber sido falsa la acusación, que se le habia hecho, y por lo tanto corresponderle cobrar la parte que le tocara de los 25.000 cueros, que tenían hechos hasta entonces, por cuyo motivo les di infinitas gracias, las que me repitieron por haberles proporcionado esta ocasión para auxiliar à un pobre en quien todos se interesaban. (“Islas Malvinas y Patagonia”, 1939, p.39)

La denuncia del marino deja ver que el tripulante recurre a la autoridad española, tal como el inglés que denuncia la presencia de balandras en el oeste del archipiélago. Los loberos parecen haber sido muy conscientes de la presencia de las autoridades españolas, de las que se ocultaban cuando era necesario y a las que recurrieron en estos casos específicos.

En el transcurso de su viaje, Latre terminó incautando dos embarcaciones que encontró sin patentes. Unas notas finales anexas al documento cuentan que los días 20 y 25 de octubre entraron estas dos balandras a Puerto Soledad. La MOZA LISTA, piloto Guillermo Joel, dependiente del bergantín NANCY, capitán Daniel Verde, 145 toneladas, 26 hombres de tripulación y 20.000 cueros de carga, que salió de Nueva York en mayo de 1792, con destino a las Malvinas y que hacía seis meses se hallaba fondeado en el puerto del Oeste. La goleta ENDABOR, capitán Smith, de 36 toneladas era dependiente del bergantín CARMONEY (¿HARMONY?), de 112

toneladas, con 24 hombres de tripulación y 40.000 cueros. El 1 de octubre llegó al puerto una tercera balandra, capitán Tomás Blanco (Thomas White), procedente del bergantín LUEVITA, presentando las patentes de los bergantines NANCY y CARMONEY, a las que pertenecían las dos balandras detenidas. En consecuencia, se permitió que las balandras se unieran a sus buques. El capitán de fragata de la Real Armada Pedro Pablo Sanguineto, gobernador y comandante de Marina de las islas en ese momento, fue quien recibió las certificaciones e indicó a Tomás Blanco que la intención había sido celar y precaver la navegación de buques sin patentes, “cuya circunstancia los hace sospechosos de ser piratas (...) ò bien contrabandistas” (“Islas Malvinas y Patagonia”, 1939, p. 43). También exhortó al capitán de abstenerse de seguir dañando las inmediaciones del establecimiento malvinense y de no abusar de las condiciones con las que se había permitido que pescaran en esos mares. En su recriminación a las tripulaciones yanquis, Sanguineto establece la pesca de los ingleses realistas como modelo de conducta, quizás sin intuir que el conflicto anglo-español se avecinaba. En 1796, España le declaró la guerra a Gran Bretaña, con el apoyo de Francia, en el marco de una política conjunta contra Gran Bretaña con el objetivo de frenar la expansión de este imperio. El conflicto se sostuvo hasta 1802 y fue eminentemente naval, lo que dificultaba las conexiones marítimas de los puertos patagónicos con el Río de la Plata.

Fue también en 1796 cuando el capitán estadounidense Daniel Greene volvió a viajar a la región a bordo del NEPTUNE, poco intimidado ante las regulaciones españolas. El NEPTUNE pesaba 350 toneladas y viajaba con una tripulación de 45 hombres. Llegó a las islas en febrero de 1797 y se quedó hasta diciembre del mismo año. Durante su estadía, Ebenezer Townsend Jr., el supercargos<sup>18</sup> de la embarcación, escribió en su diario:

---

<sup>18</sup> El supercargos tenía la función de llevar la cuenta de todos los negocios del barco, las raciones de comida, las pieles capturadas y otras cuestiones afines.

Estas islas le pertenecen a España. Mantienen una guarnición en lo que se llama el *Maloon* Español<sup>19</sup>. Varias veces han dado órdenes de irse a los estadounidenses, pero no hemos sabido nada de ellos desde que estamos aquí. Les importa muy poco los lobos, pero son muy tenaces con su soberanía (The diary of Mr. Ebenezer Townsend, 1888, p. 28).

Había razón tras las palabras de Townsend. Ni las pesquerías de Malvinas ni las de Río Negro eran explotadas en gran medida por los vasallos españoles, ya que la Corona había circunscrito la caza a la Real Compañía Marítima y monopolizado la actividad. A pesar de que se proyectaba extender la pesca hacia Malvinas, este plan jamás se concretó. Los españoles radicados en Patagonia debían, o bien burlar a la propia legislación imperial para pescar, o bien quedar fuera de la competencia mientras los estadounidenses y británicos se servían de los recursos costeros libremente. Ello provocaba quejas y pedidos para que la Real Compañía Marítima dejara de conservar el monopolio, y ocasionales autorizaciones a particulares. Sin embargo, la guerra entre España y Gran Bretaña entre 1796 y 1803 paralizó en gran parte las actividades de la Real Compañía y, en consecuencia, se otorgaron permisos para la pesca. En septiembre de 1796, Domingo de Igarzábal obtuvo uno para despachar a Río Negro la balandra NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN con la finalidad de pescar aceites y cueros de lobo en las costas patagónicas. El permiso ordenaba que las autoridades regionales no obstaculizaran su pesca y que la auxiliaran de ser necesario.

Los residentes patagónicos también se vieron beneficiados por la pesca durante el conflicto bélico. Entre 1796 y enero de 1799, se obtuvieron 23.848 especímenes en Río Negro y 2.641 en San José, lo que da cuenta de un poder de extracción local interesante. Esta explotación se produjo con el visto bueno del comandante de Carmen de Patagones, Joaquín

---

<sup>19</sup> Es el nombre que se le daba a la isla Soledad o East Falkland en la época, mientras que The Maloons era el nombre con el que los angloparlantes conocían las Malvinas o Falklands, e English Maloon el nombre que se le daba a Gran Malvina o West Falkland. La denominación posiblemente proviene de un anglicismo de Malouines, el nombre original de las islas que se les dio a partir de sus colonos, provenientes de St. Malo.

Maestre, quien fue interpelado por las autoridades de la Compañía a fines de 1798. Maestre manifestó que en la comandancia no tenía conocimiento de la exclusividad pesquera de la Real Compañía Marítima, una desinformación que resultaba injustificable dada su posición y el tiempo que la Compañía llevaba establecida en la región, pero que también era una respuesta frente a una industria que no estaba prosperando y un ramo económico del que los pobladores podían beneficiarse cobrando lo que ningún peón podría cobrar en otro trabajo (Asdrubal, 1978). Patagones era en aquel momento un pueblo de aproximadamente 200 habitantes que se sostenía mayormente gracias a actividades agropecuarias. Un estudio local relativo a la economía de la colonia muestra cómo, entre septiembre de 1796 y septiembre de 1798, un tratante contrataba faeneros entre los pobladores y “particulares” (posiblemente haciendo alusión a forasteros) (Bustos, 1989).

Los cueros se almacenaban en la población y se remitían a Buenos Aires y Montevideo en la balandra OLIVA, el único transporte regular que por aquellos años comunicaba Patagones con esas localidades. Los faeneros trabajaban en cuadrillas o en compañía en la temporada de cacería, que se iniciaba después de mayo y finalizaba en diciembre. Se trataba de labores discontinuas que debían suspenderse a menudo por que se había retirado la lobada o por condiciones climáticas adversas. Como se trabajaba a destajo y el precio del cuero variaba (entre uno y tres cuartos de real), la paga también variaba, pero en proporciones generales sacaba mucha ventaja a la labor de los peones. Mientras la paga de los peones ascendía a un máximo de un peso, cuatro reales por día, en el negocio del lobeo cada faenero obtenía un mínimo superior a dos pesos y un máximo de siete (Bustos, 1989, p. 32).

Las proporciones de faeneros pobladores y “particulares” variaron en los distintos años: en 1796 solo un poblador se presentó para lobeo, contra siete extranjeros; en 1797 hubo siete pobladores y siete extranjeros, y en 1798, tres pobladores y ocho extranjeros. Llama la atención que, aunque era un rubro lucrativo, los rionegrinos parecían permanentemente en desventaja sobre este beneficio, en contraposición a las personas de otros lugares. En cualquier caso, el comandante Maestre veía solo beneficios en que los pobladores se ocuparan de la cuerambre, considerando que el trabajo era complementario a las cosechas, de los que los pobladores



se habían podido ocupar convenientemente. Además, era un rubro conveniente para cualquier otro peón particular que, al no poder contar con un jornal seguro, podía beneficiarse de la faena.

Sobre la producción de aceite, Maestre se refirió a que los marineros con la chalupa de guardia en la boca del río no habían hecho más que la anual, con el propósito de alimentar las luces de los cuarteles de tropa y la panadería, y que el material se remitía con el mismo objeto al puerto de San José. Asimismo, los pobladores pedían algún barril para su gasto, que era lo más que se les permitía desde el principio del establecimiento. A pesar de los argumentos que esgrimía Maestre, en 1798 llegó un oficio para cesar las faenas loberas, prevención del brigadier de la Real Armada José Bustamante y Guerra, comisionado por su majestad para reestablecer y fomentar la Real Compañía Marítima. Treinta y ocho vecinos se unieron al reclamo de Maestre, dado que querían agregar la faena de cuero de lobos, de su aceite y el de ballena al establecimiento rionegrino y al de San José, pero no fueron oídos.

Mientras tanto, por supuesto, la pesca de los loberos yanquis y británicos continuaba. En 1789, una pequeña expedición de loberos zarpó de Malvinas a Patagonia en una balandra llamada BETSEY. La ocupaba parte de la tripulación del NEPTUNE, liderada por el capitán Greene, y parte de la tripulación del capitán David Bunker, de Hudson, posiblemente el COLUMBIA<sup>20</sup>. Si bien Malvinas aparece como el destino principal del viaje del NEPTUNE, la circulación entre Patagonia, Tierra del Fuego y Malvinas era frecuente en el periodo.

Los territorios de pesca se extendían con la necesidad y los requerimientos de los loberos y balleneros, que se movían en busca de la presa, de víveres y agua, de refugios contra el clima y las corrientes, y de reparaciones. La expedición lobera llegó cerca de Puerto Deseado, en una isla próxima a la boca del río, donde encontró a los trabajadores de la Real Compañía. Estos les dijeron que no habría problema en obtener un permiso de pesca del comandante del establecimiento, y, en consecuencia, los capitanes Bunker y Greene fueron a Puerto Deseado. Pero el comandante los tomó

---

<sup>20</sup> BSWF Databases—A. G. E. Jones; Dale Chatwin; Rhys Richards. Recuperado de [whalinghistory.org](http://whalinghistory.org)

por ingleses y los encarceló, mientras enviaba un bote armado a capturar al resto de la expedición lobera. Sin embargo, los loberos lograron escapar mientras los soldados en la costa estaban en el servicio de misa y los de a bordo de la embarcación dormían. Luego de desarmar a los soldados españoles, destruyeron el pedernal de sus armas y se las devolvieron, y mientras compartían un trago de grog con cada uno, enviaron un mensaje al comandante español diciéndole que “él no sabía cómo mantener encerrados a los yanquis” (“The diary of Mr. Ebenezer Townsend, 1888, p. 23). Los estadounidenses dominaban la situación ante una guarnición poco preparada y escasamente provista que acompañaba la decadente industria lobera española. Los eventos no desalentaron a los loberos americanos, quienes meses después volvieron a Puerto Deseado, donde evidentemente las reservas de lobos marinos eran tentadoras.

El NEPTUNE ya había recolectado más de 30.000 pieles durante sus ocho meses en Malvinas, cuando zarpó en diciembre de 1797 hacia la costa patagónica. Desembarcaron en una isla cercana al establecimiento y el barco colocó los cañones en la cubierta, cargándolos defensivamente, mientras se enviaba a algunos marineros a trabajar en la costa. Poco después, el comandante español y tres soldados se acercaron al NEPTUNE y la tripulación del barco americano hizo que el supercargado actuara de capitán para que el comandante Gascón no reconociese a Daniel Greene. Inventaron un nombre para el barco, cuyo nombre real borraron de la popa, y adujeron no saber que su actividad era incorrecta, una excusa que hemos visto repetirse en otras tripulaciones. Si bien al principio el comandante demandó que se retiraran sin continuar su faena, luego de revelar la identidad de Greene, la tripulación americana llegó a un acuerdo con el comandante y el comisionado de la Real Compañía Marítima, Sebastian Rosseau. Se les permitió lobar durante dos meses, luego de lo cual se marcharían dejando a los españoles la chalupa con todos sus accesorios.

En aquel momento, el fuerte contaba con una docena de soldados, su comandante, y veinte hombres y un comisionado encargado de la pesca. Es posible que el método de caza español fuese menos efectivo que el americano, según una observación de Townsend, el supercargado del NEPTUNE, quien calificó la faena de indolente. Por diez pieles que tomaban los yanquis,

los españoles tomaban una, decía Townsend. Según su descripción, los loberos españoles tenían un matadero donde conducían a los lobos antes de matarlos, tarea que realizaban con dificultad. Su desollamiento se calificó de cerrado o estrecho (*close*), a la manera en que los americanos desollarían un ternero. Dejaban la parte más pobre de la piel, la del vientre, aún en el cuerpo. También procesaban la grasa y guardaban el aceite. Pero, agregaba Townsend, curaban las pieles bien y no tomaban aquellas en mal estado. En contrapartida, las tripulaciones yanquis se trasladaban al hábitat de los lobos para matarlos con un garrote. Lo hacían mientras el barco mayor anclaba en un fondeadero, y los barcos más pequeños realizaban expediciones de caza, al tiempo que se desembarcaban loberos en las roquerías para quedarse durante días, semanas o meses y cubrir un territorio más amplio. La faena británica y estadounidense, que operaba en forma expansiva, era significativamente más predatoria que el enclave español ubicado en Puerto Deseado, obligado a “arriar” los lobos marinos como ovejas. Es muy probable que los yanquis también usaran una técnica superior de desollamiento.

Durante su estadía en el puerto, los marinos, los españoles y las comunidades originarias que permanecían allí tuvieron varios intercambios, los que fueron un antecedente importante de las relaciones entre indios y tripulaciones extranjeras (Mayorga, 2020). Es notable que, antes de zarpar, el carpintero del NEPTUNE les compró a los españoles doscientas pieles a cambio de ropas viejas y bagatelas. La situación era crítica para Puerto Deseado, con pocas posibilidades de hacer frente a los barcos loberos, y las consecuencias eran estas transacciones de naturaleza ilícita. En febrero de 1798, el NEPTUNE volvió a Malvinas a buscar provisiones para retomar su camino hacia el Pacífico.

Los meses siguientes, la desesperación de quienes habitaban el enclave empeoró y Gabriel Gascón, jefe del establecimiento de Puerto Deseado, envió un marino por tierra para pedir asistencia<sup>21</sup>. Pese a su expedición,

---

<sup>21</sup> Diario del viaje que hizo por tierra el marinero de la Real Compañía Marítima, Francisco González, desde el establecimiento de Puerto Deseado conduciendo un pliego del teniente de infantería don Gabriel Gascón, avisando al Comandante de Río Negro, la extrema necesidad en que se hallaban en aquel destino. Prólogo y comentarios de M. A. Vignati. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia.

la situación del establecimiento pesquero no fue modificada. A mediados de 1803 se volvió insostenible y finalmente se decretó su extinción. El 6 de junio de 1804 se comunicó a las autoridades rionegrinas que, al haberse extinguido la Real Compañía Marítima, no había razón para que los habitantes de Carmen de Patagones no se involucraran en las actividades relativas al aceite y cuero de lobo. Años más tarde, en octubre de 1807, Puerto Deseado fue abandonado definitivamente<sup>22</sup>. Los otros establecimientos sufrieron suertes similares. En 1810 el fuerte san José fue atacado e incendiado por tehuelches, y la mayoría de sus habitantes murieron. Puerto Soledad fue evacuado en febrero de 1811, luego de recibir noticias sobre la revolución de la independencia de 1810.

#### PESQUERÍAS AMERICANAS

Con la caída del Imperio español se desató una serie de guerras civiles en el antiguo territorio de virreinato del Río de la Plata, en un largo ciclo de batallas entre las facciones independentistas que terminó por dividir una y otra vez el espacio<sup>23</sup>. El gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata reclamó la costa patagónica y las islas Malvinas.

Mientras la situación política cambiaba al interior del país, Estados Unidos ganaba dominio en el negocio lobero y comenzaron a llegar cada vez más barcos bajo su bandera, y muchos menos bajo la bandera británica (Figura 4). Entre 1800 y 1831, más de 150 viajes loberos y balleneros llegaron a la región: 115 de Estados Unidos, mayormente de Nueva Inglaterra, 20 de Francia y 20 de Gran Bretaña (Figura 5). La documentación, como veremos más adelante, indica que la mayoría de estos viajes fueron loberos. Los navíos

---

<sup>22</sup> El puerto no volvió a ser ocupado sino hasta 1889, en el contexto de la expansión estatal del gobierno argentino hacia el sur.

<sup>23</sup> El gobierno de las Provincias Unidas vio pronto la intendencia del Paraguay como una entidad separada, y mientras se desarrollaba la guerra de la Independencia, los territorios del Alto Perú y de la Banda Oriental también se escindieron, con algunas fluctuaciones, formando los Estados de Bolivia y de Uruguay. El problema soberano de las provincias restantes era, o bien volverse Estados independientes, o resignar su autonomía para integrarse a una entidad mayor, el futuro Estado Nacional Argentino (Goldman, 1998).

de bandera francesa tuvieron una presencia más importante luego de 1818, especialmente durante 1829-37. Es interesante que para 1800 las islas Malvinas dejaron de aparecer como el destino de caza de los viajes cinegéticos y en cambio Patagonia figura como tal. Pero, como ya se ha indicado, las pesquerías no se circunscribían a una sola costa, sino que comprendían la circulación entre distintos puntos australes con motivo de buscar presas, pasar el invierno o buscar agua y víveres, entre otras cuestiones.

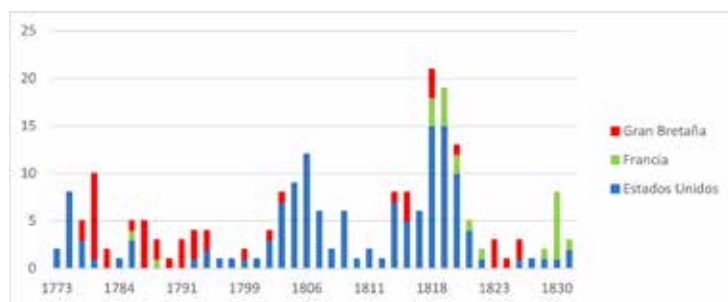


Figura 4. Viajes hacia Patagonia y Malvinas por año de inicio, según las banderas bajo las cuales navegaban.

La industria lobera americana había entrado en auge, ya que las pieles de lobos de dos pelos habían encontrado un importante mercado en Cantón, China, como abrigos, y luego en Gran Bretaña, para la confección de sombreros (Dickinson, 2017, p. 38). Mientras este auge reinaba, el mar patagónico estaba aún más desregulado que antes. En 1811, Carmen de Patagones era el único establecimiento que las Provincias Unidas en Patagonia poseían en el mar patagónico.

La presencia de una autoridad española había quedado en la memoria de los marinos, que no estaban al tanto de la situación política interna del país. Charles Barnard, un lobero que quedó desamparado en las islas Malvinas en 1812, hizo eco de un rumor de que los españoles solían enviar todos los años un “guardacosta” hacia los puertos y pasajes de Malvinas para examinar si encontraban buques extranjeros y expulsarlos inmediatamente (Barnard, 1836). Tan aprensivos eran, decía Barnard, de que los súbditos de potencias extranjeras formaran establecimientos temporales para obtener

cueros de lobos y aceite de elefantes marinos, que a menudo prendían fuego el tussock, causando incendios para destruir las roquerías y asegurarse de que los loberos no fueran hacia ellas.

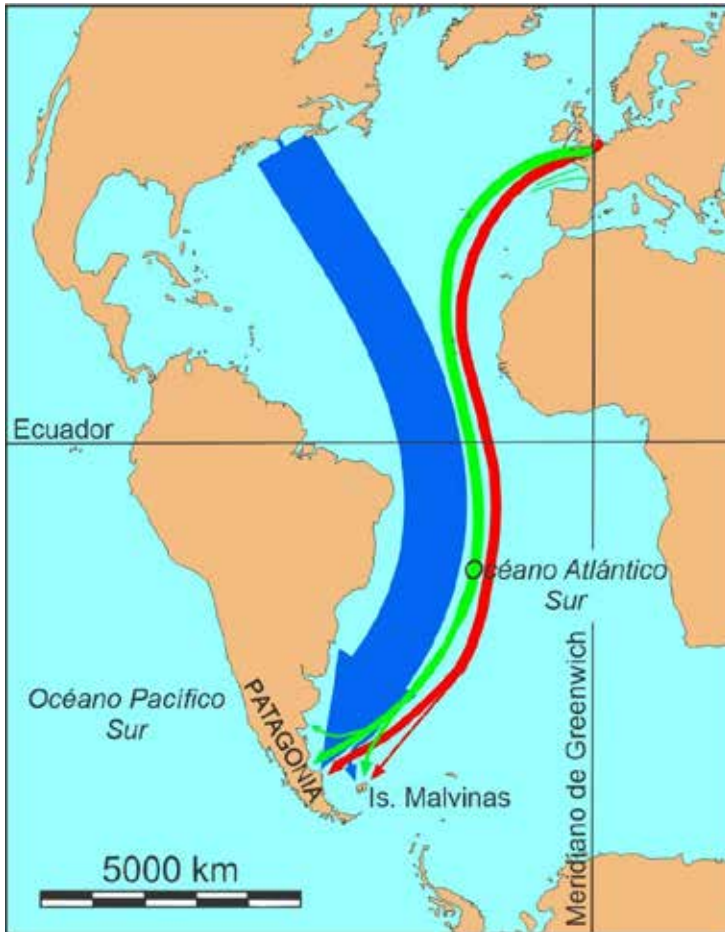


Figura 5. Cartografía del flujo ballenero y lobero proveniente de Inglaterra, Estados Unidos y Francia.

La mención a los incendios es curiosa, porque en la documentación española se señala que eran los loberos quienes encendían estos fuegos. Es posible

que los incendios hayan sido incidentales, un producto colateral de la actividad humana desregulada de aquellos parajes, y que quienes los visitaban se entregaban a elucubraciones de sus orígenes. La relación y el conocimiento mutuo entre loberos, balleneros y autoridades regionales era limitado y accidentado, espasmódico, entre periodos en los que posiblemente no se encontrarían y ocasionales episodios de intercambio que variaban entre el comercio y disputas territoriales contenidas.

En aquellos tiempos, se volvieron a generar algunas incursiones loberas de iniciativas privadas en Buenos Aires. Quizás la más conocida es la de Henry Libanus Jones. Jones, de ascendencia inglesa (Dumrauf, 1991), o galesa, según las fuentes (Williams, 2003), en 1812 envió un bergantín inglés de su propiedad, el RASTRERO, a la bahía de San José, de donde trajo 3.000 cueros. El viaje debe haber sido lucrativo, ya que en 1813 Jones le pidió permiso al gobierno de las Provincias Unidas para ir a las islas Malvinas a pescar lobos a bordo del mismo barco. En 1814 naufragó en el golfo San Jorge con otro navío, la goleta argentina BELLA ELISA o LOVELY ELIZA, capitán Seth Hathaway, que se encontraba viajando desde la bahía San Gregorio dedicado a la misma actividad. Un año después emprendió otro viaje en sociedad con el comerciante Carleton Allsop, en el bergantín ANTÍLOPE, cap. Henny, con el auxiliar Mercedes, cap. Nelson, ambos navegando bajo la bandera argentina. Sentaron su base de operaciones en el ruinoso establecimiento de San José, que había sido destruido por los indios en 1810. En 1816 Jones se dirigió a la península de San José en un viaje lobero con dos goletas. En esa oportunidad, llevó caballos con peones para atrapar el ganado, con el objetivo de mantener la tripulación de los barcos (Jones, 1961). En 1817 su sociedad con Allsop se disolvió y al año siguiente se asoció con Juan Pedro Aguirre y Miguel de Irigoyen. Compraron el bergantín DIRECTOR y volvieron al antiguo fuerte. Hacia 1819, Jones se encontraba ampliando sus operaciones y llevó 36 caballos con 8 peones para contar las cabezas de ganado en la península de San José. En 1823, en una nueva sociedad con cuatro amigos, Manuel Pasman, Miguel Ogando, Luis Vernet y Andrés Gelly, obtuvo una licencia del gobierno para matar el ganado cimarrón de la península. Los años que siguieron se entregó a otro tipo de comercios y regiones, hasta 1854, cuando propulsó un intento de colonización en las orillas del río Chubut.

La experiencia de Jones como comerciante lobero en Patagonia y Malvinas, operando con la autorización del gobierno de las Provincias Unidas, muestra que en aquellos años fue posible, aunque no común, penetrar en el negocio de la pesquería patagónica. Las embarcaciones utilizadas en sus empresas eran en algunos casos británicas y en otros nacionales<sup>24</sup>, y los capitanes tenían nombres anglosajones, pero en sus campañas utilizaba indios y peones que posiblemente eran criollos, lo que daba lugar a un sistema híbrido y cosmopolita en su incipiente industria.

También es notable la participación en una de las sociedades de Jones de Luis Vernet, un comerciante hamburgués que más tarde operó con una empresa similar en Malvinas, de importancia para la historia regional. La empresa de Jones declinó en 1820, en el marco de un pico de actividad lobera que se dio entre 1818 y 1820. Fue en ese año cuando el gobierno de las Provincias Unidas envió a David Jewett a bordo de la fragata HEROÍNA a tomar posesión formal sobre el archipiélago malvinense.

Jewett era un marino y corsario americano, un excomandante de la Marina estadounidense que desde 1815 ofrecía sus servicios al gobierno de las Provincias Unidas, en principio para hacer frente a las fuerzas españolas durante la guerra de la independencia. A pesar de que era un capitán experimentado, no pudo evitar sufrir muchas adversidades en el viaje del HEROÍNA hacia las islas Malvinas. El HEROÍNA llegó plagado de escorbuto, atravesando condiciones climáticas nefastas y peligrosos casos de insubordinación. En noviembre de 1820, James Weddell, un lobero británico que se encontraba en las islas, subió a bordo del HEROÍNA y escribió sobre la frágil situación de la tripulación (Weddell, 1825). De 200 hombres, 80 estaban enfermos o ya habían muerto de escorbuto.

Es interesante que Weddell, desde su posición, operó como piloto práctico del HEROÍNA para acercarlo al ruinoso establecimiento de San José. Allí,

---

<sup>24</sup> El término *nacional* indica que pertenecen a las Provincias Unidas, ya que Argentina no estaba conformada como nación en aquel momento.



Jewett se las arregló para cumplir con su cometido. El 6 de noviembre tomó posesión de las islas en nombre del gobierno de Buenos Aires, leyó una declaración y disparó 21 cañones ante una flota de balleneros y loberos que fondeaban en Puerto Soledad (Lorenz, 2014, pp. 51-52). Los capitanes fueron invitados al izamiento del pabellón nacional y un desfile militar completó la presentación, que generó impacto en los asistentes (Da Fonseca Figueira, 1985). Weddell describió que algunos capitanes temieron ser capturados o robados, al punto que uno de ellos propuso tomarlo en armas, pero el lobero lo tranquilizó y le presentó al capitán Jewett para calmar los ánimos. Una serie de grises ocurre durante el reclamo nacional, en que Weddell se presenta como un aliado del capitán Jewett, posiblemente necesario para él ante una situación tan desigual con las tripulaciones balleneras y loberas, y tan frágil en la jerarquía de su propio barco, que amenazaba con motines y desertiones.

Mientras tanto, El gobierno de Buenos Aires procuró fomentar la caza en Patagones. El 22 de noviembre de 1821 un decreto hizo constar que los naturales y vecinos de la provincia podían exportar e introducir en cualquier punto de ella, libres de todo derecho, los productos de la pesca (*Registro oficial*, 1873). La misma libertad se aplicaba a la caza de anfibios de la costa patagónica en buques nacionales. Si la caza la realizaban naturales y vecinos en buques extranjeros, por otro lado, la exportación del producto se fiscalizaría a un peso por tonelada. En cambio, los extranjeros que llegaban por temporadas a sus faenas de pesca y caza debían pagar seis pesos por tonelada. El decreto discurría también entre los beneficios en la fiscalización de extranjeros que formasen una colonia en la región (quienes pagarían tan solo un peso por tonelada exportada) y aquellos que fijaran una casa para la preparación de aceites y pieles de anfibios (tres pesos por tonelada), entre otras cuestiones. Sin embargo, la fiscalización que proponía el gobierno era difícil de cumplir en la maraña de navegaciones que esquivaban el establecimiento de Patagones y depredaban las costas libremente entre el continente y las islas Malvinas. Los loberos y balleneros extranjeros ya estaban establecidos en Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia, cerca de los mercados que ya contaban con fluidez y estructura para comerciar los productos pesqueros.

El registro portuario de Carmen de Patagones entre 1821 y 1822<sup>25</sup> muestra que cuatro barcos entraron río adentro declarando la actividad de “Pesca de elefantes de mar”. Tres eran franceses, ADELA Y MARÍA (Dn. Simon Cont., ADELE MARIE), COMETA (Cap. Lorenzo Neliom, COMETE), el EUGENIO (Cap. Mr. Jorlan, EUGENE)<sup>26</sup>, y uno norteamericano, llamado NEW JERSEY (James Barwn). Existieron también navíos loberos que entraron en el puerto por vía comercial. Fue el caso del bergantín estadounidense DIANA, capitán Calvin Bunker, que entre 1812 y 1824 tuvo un periodo muy activo de expediciones loberas y/o balleneras<sup>27</sup>. Entre 1820 y 1821, el DIANA viajó hacia la Shetland del Sur, donde adquirió 2.000 pieles de lobo, y perdió dos botes y ocho hombres (Headland, 1989, p. 117). Un año después, el 19 de febrero de 1822, entró en Carmen de Patagones como DIANA DE NANTUCKET, capitán Calvin Bunker. El navío procedía de Montevideo y desembarcó un cargamento variado: vino, vinagre, azúcar, yerba, arroz, lienzo de algodón, jabón, bata de papel, géneros, tabaco de hoja y tabaco negro, entre otras mercancías. El registro de salidas documenta que el DIANA fue despachado a Buenos Aires el 22 de marzo con un cargamento de trigo, jamones y *jergas*, y posiblemente quillangos<sup>28</sup> producto del comercio con tehuelches y mapuches. Las actividades de comercio del navío indican que era rentable complementar las cacerías con otro tipo de viajes y que los barcos estaban equipados técnicamente para cumplir también con el transporte de mercancías. El hallazgo permite cavilar sobre la naturaleza de la relación de quienes habitaban Patagones y las tripulaciones loberas, que incluía estos vínculos de intercambio y de comunicación.

---

<sup>25</sup> AGN, Sala X, 38-4-9. Este es uno de los pocos registros portuarios del enclave en la época, en tanto que muchos fueron quemados en la última dictadura argentina.

<sup>26</sup> Los viajes se encontraron en la base de datos de viajes balleneros franceses con destino a Patagonia, pero es llamativa la discrepancia de los nombres de los capitanes con los registros de la base de datos. Mystic Seaport Museum y New Bedford Whaling Museum, “French Offshore Whaling Voyages: A Database”. Recuperado de <https://whalinghistory.org/fv>

<sup>27</sup> Mystic Seaport Museum y New Bedford Whaling Museum, “American Offshore Whaling Voyages: A Database”. Recuperado de <https://whalinghistory.org/av>

<sup>28</sup> El quillango es una capa que se elabora con el cuero de animales como guanaco, zorrino, etc., que las poblaciones indígenas de la Patagonia utilizaban como vestimenta.

En 1823, Jorge Pacheco, un veterano de guerra argentino y comerciante, le pidió al gobierno de las Provincias Unidas usufructuar la isla Soledad de Malvinas para obtener el beneficio de las pieles y aceite de lobos marinos, así como la carne de ganado cimarrón. El permiso fue otorgado. Jorge Pacheco estaba asociado con Robert Schofield, un mercader inglés de Montevideo; con Pablo Areguatí, un capitán retirado argentino de origen guaraní, y con Luis Vernet, el comerciante hamburgués que ya había incurrido en el negocio de ganado años antes junto con Henry Libanus Jones. Pacheco le pidió al gobierno que Pablo Areguatí fuera nombrado comandante de las islas Malvinas para contar con una autoridad en el archipiélago, nombramiento que se concedió sin mayores problemas.

La primera empresa fracasó a los pocos meses, pero Vernet vio futuro en el objetivo económico y volvió a la carga. Se dirigió a las islas y comenzó a poblarlas para dar impulso a su fortuna. En 1828 pidió un permiso formal para obtener las tierras que no habían sido cedidas a Jorge Pacheco y para formar una colonia en Puerto Soledad. A cambio, pedía Vernet, los colonos debían quedar libres de fiscalización por los primeros treinta años y tendrían el usufructo exclusivo de la pesca en Tierra del Fuego, islas Malvinas y demás costas de la república. Vernet argumentaba el beneficio que reportaría la colonia al país, ya que permitiría “recuperar un territorio que estaba como abandonado”<sup>29</sup>, y en lo particular beneficiarse de la extensión de límites, la introducción de un nuevo ramo de comercio en la pesca y la tendencia a la formación de marineros. En el ideario de Vernet existía evidentemente una proyección pesquera del territorio insular. El permiso fue concedido y ese mismo año el gobierno le otorgó a Vernet la concesión de toda la isla de los Estados y toda la isla Soledad, con excepción de la concesión hecha a Jorge Pacheco y otras diez leguas atribuidas al fisco. Vernet contaría con un derecho exclusivo de pesca por veinte años y la condición de formar una colonia en el lapso de tres años. Durante ese tiempo, Vernet llevó a las islas decenas de colonos, peones y esclavos. No hace falta decir que la exclusividad del derecho fue completamente ignorada por los extranjeros.

---

<sup>29</sup> AGN, FLV, 129, 63.

Entre 1826 y 1832, el registro portuario de Malvinas indicó 109 entradas de navíos<sup>30</sup>, mayormente buques dedicados a cazar mamíferos marinos (con observaciones puntuales que declaraban *Sealing* y *Whaling*). Hubo 51 anclajes que registraron actividad lobera y 20 actividad ballenera. Dos viajes se encontraban en una expedición lobera, ballenera y de descubrimiento (*sealing, whaling & discovery*): el bergantín TULA y el cúter LIVELY, buques británicos que iban a la Antártida a encontrar nuevas tierras para lobar. De los 51 anclajes loberos, 32 eran estadounidenses, 18 británicos y uno de Malvinas. De los 20 balleneros, ocho eran estadounidenses, ocho franceses y cuatro británicos, lo que muestra un incremento de la actividad francesa ballenera para aquellos años y la conveniencia de Malvinas como puerto de recalada. Los viajes balleneros fondeaban sobre todo en viaje hacia o desde el océano Pacífico.

Mientras los loberos extranjeros frecuentaban la región, la pesca en sí constituía un ramo poco productivo de la colonia, que parecía dedicarse más a la matanza de ganado, pese a la proyección pesquera que Vernet pudo haber tenido. Las faenas pueden verse en el diario de Emilio Vernet, el hermano de Luis Vernet, quien trabajaba en la colonia, donde aparecen menciones a embarcaciones dedicadas a la pesca, propias y extranjeras. Aparecen situaciones de comercio, como la correspondiente a la entrada del martes 19 de febrero de 1828:

A las tres de la tarde llegó Loreto y la gente con la tropa de 40 Reces grandes y nueve chicas. Carneamos 1 vaca de la qual cedimos la mitad al Capitán Kenney. Amas de esto le vendí 4 Pipas y (...) Tercerolas sal y una barrica vino por lo qual me dio él 19 Cueros de Lobo de dos pelos, 100 (...) de pan, un poco arroz y 4 remos nuevos (Gutiérrez, 2022, p. 40).

Loreto Sáez era el concuñado de Emilio Vernet y pertenecía a la colonia, mientras que Kenney era el capitán de la goleta lobera americana SARAH ATKINS, que se encontraba en las islas desde 1827. Este intercambio comercial

---

<sup>30</sup> AGN, FLV, 129, 61.

no sería el único que los colonos realizaran con los loberos y da cuenta de una relación compleja con cierto grado de funcionalidad para Puerto Soledad.

Por otro lado, el diario de Emilio Vernet sugiere que las faenas de los colonos de aquel establecimiento distaban de tener las proporciones industriales de las tripulaciones americanas o británicas, sino que se trataban más bien de actividades ocasionales, en oportunidades para satisfacer las necesidades del enclave. El 1 de junio de 1829, Emilio escribió: “Buen tiempo con viento S.O. Charly mató en una de las islitas un lobo de dos pelos el qual nos sirvió para azeite y el cuero para tamangos para los negros”. Los tamangos eran el calzado que utilizaban los esclavos, hechos con trapos o cueros. Hay al menos otra referencia al uso de los cueros de lobo marino para los tamangos. También es notable que en algunas entradas los intentos por matar un lobo aquí y allá se vieron frustrados y no lograban agarrar la presa, lo que enfatiza su falta de experiencia y equipamiento.

Para 1829 la actividad peletera había diezmando la población de pinnípedos y el gobierno de Buenos Aires observaba con preocupación lo que sucedía con los recursos costeros, sin beneficio alguno de la pesca. El 10 de junio de ese año se creó la Comandancia política y militar de las islas Malvinas y adyacentes al cabo de Hornos en el mar Atlántico, cuyo comandante debía, entre otras tareas, cuidar las costas de la ejecución de los reglamentos sobre pesca de anfibios. El comandante nombrado no fue otro que Luis Vernet, quien, investido de esta nueva autoridad, procuró realizar esta labor. El mismo año, el 28 de octubre, Buenos Aires lanzó un decreto que prohibió la pesca de anfibios en la costa de Patagones, ya que “es muy temible desaparezcan ausentándose á costas distantes, perdiéndose así una de las principales riquezas del país” (*Registro Oficial de la República Argentina*, 1880, p. 250). El decreto contemplaba destinar buques a las costas para hacer cumplir la prohibición, lo que en este caso debía asegurar el comandante de Patagones. Esta prohibición revela que la atención va fijándose en la conservación, en términos utilitarios, y la preocupación por lo que está sucediendo en la costa comienza a cobrar forma en el gobierno porteño.

Mientras tanto, Luis Vernet comenzó a repartir circulares a los capitanes loberos que encontraba en el archipiélago, en las que les comunicaba su nueva posición y que la consecuencia de pescar en las islas podía derivar

en que sus buques se convirtieran en una presa de guerra perteneciente a la república (Fitte, 1966). La circular llegó a manos del gobierno estadounidense, lo que provocó que el secretario de Estado, Martin Van Buren, le escribiera al cónsul de Buenos Aires, John Murray Forbes, en febrero de 1831. En la carta mencionaba la preocupación por el decreto y la naturaleza de las regulaciones, ya que las islas “siempre habían sido consideradas como enteramente libres, de todas las naciones y de la propiedad exclusiva de nadie” (Manning, 1932, p. 4). Van Buren instruyó a Forbes que indagara sobre las medidas y cómo restringían a los ciudadanos americanos dedicados a las pesquerías en cuestión o para menoscabar su derecho indudable a su uso más libre. Pero Forbes murió antes de encarar esta tarea. Para entonces, la provincia de Buenos Aires había firmado el Pacto Federal por el cual se unió a otras provincias en la Confederación Argentina. La situación política interior no hizo mella en las demandas globales, ni tampoco el detrimento de lobos y elefantes marinos, en tanto los loberos continuaron llegando, lo que en junio de 1831 provocó la derogación de la prohibición de pesca en la costa de Patagones que se había proclamado en 1829. El decreto de 1831 manifestaba: “No habiendo buques de guerra que guardan aquellas costas, es difícil evitar que los extranjeros comprendan fraudulentamente aquel negocio, siendo de este modo exclusivamente perjudicados los naturales y habitantes de aquel punto” (*Registro Oficial de la República Argentina*, 1880, p. 283).

De esta forma, los naturales y los vecinos del pueblo de Patagones volvieron a tener jurisdicción en la pesca de elefantes y lobos marinos de aquellas costas. Sin embargo, la normativa observaba una carga impositiva de cinco pesos en moneda metálica por cada tonelada de aceite, lo cual seguía perjudicando a los habitantes del pueblo, y no a los extranjeros. Como puede verse, el gobierno de las Provincias Unidas tenía conocimiento de las actividades cinegéticas del mar patagónico y sus consecuencias ecológicas, que en algún momento pretendió remediar. También hubo intentos de beneficiarse económicamente de las pesquerías, para lo cual construyó un aparato legal de fiscalización. Pero era imposible de materializar. Entre 1820 y 1830 no había buques de guerra capaces de prohibir y normalizar las pesquerías patagónicas: los esfuerzos militares del gobierno de las

Provincias Unidas estaban esencialmente destinados a resolver la situación gubernamental y los conflictos en las provincias rioplatenses, en un contexto de guerras independentistas.

El 13 de agosto de 1830, la goleta lobera *BREAKWATER*, capitán Carew, zarpó de Stonington con rumbo a la Patagonia. Luego de pasar unos meses en el golfo San Jorge, en abril de 1831 llegó a las Malvinas para pasar el invierno. En las islas, la goleta se dedicó a matar animales para conseguir carne y realizó algunas reparaciones en Puerto Luis, donde Luis Vernet presumiblemente les alcanzó la circular correspondiente a sus oficiales, advirtiéndoles sobre la pesca en la región. En la colonia obtuvieron pan de Vernet, trocado por melaza, café y gachas. También le pagaron 40 dólares por cuatro reses<sup>31</sup>. Los loberos siguieron en la región entregados a sus actividades, hasta que, en agosto de 1831, el capitán Carew visitó Puerto Luis con algunos de sus hombres a pie. En ese momento, el capitán fue arrestado y la nave embargada (Haller, 2022). Resta por entender por qué fue en agosto de 1831 que finalmente Vernet y su segundo al mando, el lobero británico Matthew Brisbane, decidieron empezar a hacer estos arrestos, aunque el curso de los acontecimientos indica que se encontraban en un punto crítico por el cual intentaban hacer valer la comandancia militar y las leyes de pesca sobre las islas Malvinas. El *BREAKWATER* fue una de las tres naves arrestadas, junto el *HARRIET* y el *SUPERIOR*.

Las goletas loberas arrestadas en 1831 sufrieron destinos diferentes, que muestran la complejidad de las relaciones entre los loberos y las flamantes autoridades malvinenses. El *BREAKWATER* logró escapar. Aunque el barco había sido desarmado, un mosquete permaneció a bordo y aprovechando la situación algunos tripulantes tomaron el control del navío mientras los guardias dormían. El escape fue posible, entre otras razones, porque Vernet y Brisbane, y la infraestructura y personal de Malvinas se encontraban poco preparados para concretar este tipo de arrestos. Vernet mencionó específicamente que parte del problema era la falta de un lugar para encerrar

---

<sup>31</sup> AGN, FLV, 139.

a tantos hombres<sup>32</sup>. Mientras tanto, la vigilancia fue redoblada en los otros dos barcos para que no sucediera lo mismo. En cuanto al SUPERIOR, Vernet terminó haciendo un trato con su capitán, Stephen Congar, quien seguiría pescando en las islas hasta que el juicio tuviese lugar y trabajaría en nombre del empresario hamburgués, a quien sus servicios le convenían.

El HARRIET, en cambio, fue llevado a Buenos Aires junto a su capitán y el mismo Luis Vernet. Pero cuando el cónsul George Slacum se enteró del embargo comenzó a protestar ante el gobierno argentino, al tiempo que le pidió al comandante Silas Duncan, capitán de la corveta de guerra USS LEXINGTON, que tomara acciones militares contra el establecimiento malvinense. Duncan navegó hacia Puerto Soledad y entró en la bahía de Berkeley con el pabellón francés. Tomó por sorpresa a los colonos con hombres armados. Destrozó la artillería, quemó la pólvora y arrestó a los involucrados en el embargo, entre ellos Matthew Brisbane. También rescataron las pieles que les habían confiscado a los loberos arrestados. El capitán americano proclamó por escrito que la captura de los barcos estadounidenses era piratería y anunció la “libertad de pesca” (*Freedom of fishery*) (Niles, 1832, p. 206). Asimismo, Duncan amenazó con que los barcos balleneros de Nueva York castigarían cualquier otro impedimento de pesca. Y Luis Vernet, declaró, no podría regresar más al asentamiento, a riesgo de ser colgado por los loberos estadounidenses. Un tiempo después, el presidente estadounidense Andrew Jackson aprobó las acciones de Duncan y la firmeza de sus medidas (Soluri, 2020), con lo que legitimó las acciones de sus oficiales y sus esfuerzos por mantener libre el acceso a la pesca del Atlántico sur.

#### CONCLUSIONES

Entre 1770 y 1865 en el mar patagónico había una serie de pesquerías, lo que puede se evidencia en las acciones y categorías que utilizaban los agentes históricos considerados en este capítulo. Este territorio de pesca se extendía con la necesidad de los loberos y balleneros de llenar su cargamento, pasar el invierno,

---

<sup>32</sup> AGN, FLV, 131, 181.



obtener provisiones o reparaciones, e incluso realizar otras actividades económicas complementarias. De esta forma, los balleneros y loberos circulaban desde lugares remotos como Nueva Inglaterra, Londres o Francia, y entretejían a la Patagonia y a sus islas aledañas con Cabo Verde, Brasil, la Antártida y el Pacífico. Los balleneros y loberos eran agentes escurridizos, cuyo poder radicaba en su conocimiento del territorio y de la pesca, y en cómo podían hacer libre uso de sus recursos. Su disputa no era puntualmente con las autoridades de España o el gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata, sino con cualquiera que limitara su derecho a la pesca. La posición periférica de las pesquerías patagónicas era conveniente para una extracción sostenida porque las autoridades regionales carecían del poder naval para prohibirla. Por eso, había una tensión constante entre las tripulaciones cinegéticas y las autoridades conferidas por los sucesivos gobiernos que reclamaban el mar patagónico.

El uso intensivo y continuo de las pesquerías australes arroja luz sobre la motivación tras las acciones de la USS LEXINGTON contra la colonia de Puerto Soledad. Por un lado, el territorio era concebido como pesquerías por trabajadores y compañías, y por las potencias poderosas que los amparaban. Por otro, la Corona española y luego el gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata buscaban una forma de establecer su dominio en una costa extendida y sus recursos, que se agotaban con la pesca continuada. La escena de un barco entrando con cañonazos a un fondeadero donde se encontraban balleneros o loberos se repite una y otra vez, bajo la bandera española y la de las Provincias Unidas. En 1830, el flujo lobero y ballenero hacia la región se detuvo producto de variaciones en las demandas del mercado de pieles y aceite. Aun así, resulta notable que cuando las autoridades de la colonia británica ocuparon Malvinas, continuaron teniendo problemas para regular la pesca de loberos estadounidenses (Dickinson, 2017, p. 53).

Para la Corona española de fines del siglo XVIII el problema esencial era la soberanía. Los intentos de pesca española no habían tenido gran impacto y el recurso pesquero, aunque se observaba, no era la prioridad. Lo fundamental era que ni británicos ni otras naciones se establecieran en el territorio o que contrabandearan con sus súbditos. Pero la pesca era una amenaza porque permitía hacer lo uno y lo otro. Aunque España contaba con marinos experimentados y fuerza naval, la Marina británica

era superior, lo que implicaba que el poder de acción español estaba muy limitado. Para los balleneros y loberos, eminentemente británicos en esa época, las autoridades españolas podían suponer un inconveniente, pero de ninguna manera insalvable. Esto se ve claramente en las repetidas incursiones de los capitanes, quienes, lejos de sentirse intimidados luego de encontrarse con los españoles, volvían en forma continua a las pesquerías a acrecentar su botín.

Hacia 1800, la pesca estadounidense comenzó a dominar la región. Con la caída del Imperio español, la Patagonia y las islas Malvinas quedaron durante unos diez años en una posición incierta, hasta que Jewett arribó con la *HEROÍNA* a reclamar la posesión del archipiélago en nombre de las Provincias Unidas. Pero este último gobierno tenía aún menos posibilidades de evitar las incursiones pesqueras que la Marina española. Los recursos defensivos eran tan limitados que hacia mediados del 1820 comenzó a nombrarse comandantes del archipiélago a agentes como Pablo Areguati y Luis Vernet, con motivo de su interés comercial en el territorio insular, y no a marineros experimentados en las fuerzas navales. Con la captura de las tres goletas loberas estadounidenses, Vernet terminó haciendo lo que no hicieron los barcos españoles, que tanto cuidado habían tenido en no provocar incidentes internacionales ni perjudicar barcos o cargo alguno. Las consecuencias fueron desastrosas y terminaron por perjudicar la frágil situación de la colonia malvinense.

La industria ballenera era una global y sus tripulaciones eran cosmopolitas. Para ellos, el uso de las pesquerías estaba lejos de ser un problema soberano. A pesar de ello, los agentes no estaban desposeídos del factor nacional. Los balleneros de Gran Bretaña podían regatear su tiempo de estadía amparados en la enorme fuerza marina de su país. Aunque los estadounidenses y franceses no estaban en la misma situación, aprovechaban la libertad de los británicos para la pesca. Los estadounidenses también contaban con el respaldo militar de sus buques, como revela el episodio de 1831. Pero los intercambios entre quienes habitaban los establecimientos patagónicos y las tripulaciones cinegéticas muestran que, además de tensiones, hubo momentos de esparcimiento y una cantidad interesante de transacciones.

Los emprendimientos balleneros y loberos de extranjeros radicados en Buenos Aires y Patagonia fueron obstaculizados por los gobiernos que los amparaban, y en distintos casos resultaron más perjudicados que las campañas balleneras inglesas, británicas o francesas. Aunque en algunos momentos se procuró fomentar la pesca, la inestabilidad económica y política imposibilitó que prosperara. Sin embargo, algunos agentes fueron capaces de sumergirse en la industria de pieles y de aceite, muchas veces complementada con otras actividades. Las empresas españolas y regionales estaban evidentemente marcadas por la caza británica y estadounidense, de donde copiaban herramientas y técnicas. Asimismo, contrataban extranjeros como mano de obra y para aprender de ellos. En el caso de Francisco Medina, se ve que las autoridades del virreinato se sirvieron de la información que había recabado para estudiar un territorio y un recurso pesquero que desconocían. También es evidente que cualquier empresa regional ofrecía una competencia limitada a las decenas de navíos que llegaban de Estados Unidos o Gran Bretaña, cuyas estrategias de pesca eran expansivas y predatorias, e involucraban el transporte de los loberos hacia las distintas roquerías.

#### REFERENCIAS

- Asdrubal, H. (1978). *La economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata*. Buenos Aires: Fundación para la Educación, la Ciencia y la Cultura.
- Barnard C. (1836). *Narrative of the Sufferings and Adventures of Capt. Charles Barnard*. Nueva York.
- Bianchi, M. E., y S. Buscaglia (2015). De gestas, de salvajes y de mártires. El relato maestro sobre el fuerte San José reconsiderado desde la arqueología histórica (Península Valdés, Pcia. de Chubut, siglo XVIII). *Revista del Museo de Antropología*, 8(1), 187-200.
- Bustos, J. A. (1989). *Economía y poblamiento del valle inferior* (tesis de Licenciatura en Historia). Centro Universitario Regional, Argentina.
- Caillet Bois, R. R. (1956). El Real Consulado y una tentativa para contratar maestros curtidores en los Estados Unidos en 1801. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, 1(1-3).

- Cushman, G. T. (2013). *Guano and the Opening of the Pacific World: A Global Ecological History*. Nueva York: Cambridge University Press.
- Da Fonseca Figueira, J. A. (1985). *David Jewett. Una biografía para la historia de las Malvinas*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Destéfani, L. H. (1985). Colonización patagónica. En Secretaría General Naval. *Historia marítima argentina* (tomo IV, pp. 177-224). Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.
- Díaz-Silveira Santos, C. (2011). La cuestión de las Malvinas: del tratado de Nootka al principio de auto-determinación de los pueblos. En L. Martínez Peña y M. Fernández Rodríguez (eds.). *El Ejército y la Armada del noroeste de América: Nootka y su tiempo* (pp. 315-333). Madrid: Universidad Rey Juan Carlos.
- Dickinson, A. B. (2017 [2007]). Seal Fisheries of the Falkland Islands and Dependencies: An Historical Review. *Research in Maritime History*, 34. St. Johns, Newfoundland: International Maritime Economic History Association.
- Dumrauf, C. I. (1991). *Un precursor de la colonización del Chubut*. Biblioteca de la Fundación Ameghino.
- Farr, J. (1983). A Slow Boat to Nowhere: The Multi-Racial Crews of the American Whaling Industry. *The Journal of Negro History*, 68(2), 159-170.
- Fichter, J. (2019). American and International Whaling c. 1770-1820. En Y. Shu, O. Heim y K. Johnson (eds.). *Oceanic Archives, Indigenous epistemologies and Transpacific American Studies*. Hong Kong.
- Fitte, E. J. (1966). *La agresión norteamericana a las islas Malvinas*. Buenos Aires: Emecé.
- García, S. V. (2021). La “gran pesca” y los balleneros franceses en los mares del sur. *En el mar austral, la historia natural y la explotación de la fauna marina en el Atlántico sur*. Rosario: Prohistoria.
- Goldman, N. (dir.) (1998). Revolución, república, confederación 1806-1852. *Nueva historia argentina* (tomo 3). Buenos Aires: Sudamericana.
- Gutiérrez, S. (2022). *Así se construyó Malvinas. El diario de Emilio Vernet (puerto de la Soledad, 1828-1831)*. Buenos Aires: AGN.
- Haller, S. C. (2022). El viaje de Daniel Lamb a bordo del *Breakwater* (1830-1831): Un relato lobero de Patagonia y Malvinas. *Catalejos*, 15(8), 201-222.
- Haller, S. C., y J. Vezub (2022). “A la sombra de tal misterio”: el Informe Piedra Buena al gobierno argentino de los recursos costeros de la Patagonia atlántica (1865). *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*.

- Headland, R. K. (1989). *Chronological List of Antarctic Expeditions and Related Historical Events*. Cambridge: Cambridge University Press.
- “Islas Malvinas y Patagonia” (1938). *Revista de la Biblioteca Nacional*, II(8), 627-629. Imprenta de la Biblioteca Nacional.
- Jones, H. L. (1861). Explanatory notes on two maps of Patagonia, de Henry L. Jones. *Journal of the Geografic Society*, 31, 201-207.
- Lorenz, F. (2013). Reconstruir la historia. *Le Monde diplomatique*, 163, 10-11.
- (2014). *Todo lo que necesitás saber sobre Malvinas*. Buenos Aires: Paidós.
- Maeso Buenasmañanas, J. A. (1999). La expedición de Ramón de Clairac a la Patagonia en 1789. *Espacio, Tiempo y Forma*, IV(12), 373-414.
- Manning, W. R. (comp.) (1932), *Diplomatic Correspondance of The United States Latin American Affairs 1831-1860* (vol. 11). Washington: Carnegie Endowment for International Peace.
- Martinic Beros, M. (2009). Balleneros en la Patagonia Occidental en los años de 1830. *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile*, 12, 87-96.
- Mayorga, M. (2020). *Pieles, tabaco y quillangos. Relaciones entre loberos angloestadounidenses y aborígenes australes en la Patagonia (1780-1850)*. Santiago: Ediciones de la Subdirección de Investigación del Patrimonio Cultural.
- Niles, H. (ed.). (1832). *Niles Weekly Register containing Political, Historical, Geographical, Scientifical, Statistical, Economical and Biographical Documents, Essays and Facts together with Notices of the Arts and Manufactures and a Record of the events of the times*. From March, 1832, to September, Baltimore, 1832, Vol. 42.
- Quiroz, D. (2020). Operaciones balleneras tradicionales en las costas sudamericanas. *Características, transformaciones y continuidades. Estudios Atacameños*, 65, 47-64.
- Registro oficial de la provincia de Buenos Aires año 1821* (1873). Buenos Aires: Imprenta de José y Luis Rossi.
- Registro Oficial de la República Argentina que comprende los documentos espedidos desde 1810 hasta 1873* (1880). Tomo segundo 1822 á 1852. Buenos Aires: La República.
- Shoemaker, N. (2015). *Native American Whalemens and the World Indigenous Encounters and the Contingency of Race*. Chappel Hill: University of North Carolina Press.
- Soluri, J. (2020). Fur sealing and unsettled sovereignties. En K. L. Hoganson y J. Sexton (eds.). *Crossing Empires Taking U.S. History into transimperial terrain*. Durham y Londres: Duke University Press.

- The diary of Mr. Ebenezer Townsend, Jr., the supercargo of the sealing ship “Neptune,” on her voyage to the South Pacific and Canton [1796-99] (1888). *Papers of the New Haven Colony Historical Society* (vol. IV). New Haven: Printed for the Society.
- Valdés, F. (2014). Balleneros del norte rumbo al sur: Las primeras compañías balleneras en Sudamérica (siglos XVII y XVIII). En D. Quiroz y P. Toledo (eds.). *Balleneros del Sur. Antropología e historia de la industria ballenera en las costas sudamericanas* (pp. 17-54). Santiago: Andros Impresores.
- Vickers, D. (1993). Beyond Jack Tar. *The William and Mary Quarterly*, 50(2), 418-424.
- Weddell, J. (1825). *A voyage towards the South Pole performed in the years 1822-24*. Londres: Longman, Hurst, Rees, Borme, Brown and Green.
- Williams, D. (2003). Henry Libanus Jones: su verdadero origen y otros aspectos de su vida, y sobre el llamado Fuerte de Rawson. *El Regional*.

## CONEXIONES LOBERAS EN LOS ARCHIPIÉLAGOS PATAGÓNICO Y FUEGUINO DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX

Marcelo Mayorga<sup>1</sup>

Antes de que la actividad ganadera se transformara en la principal industria del territorio magallánico, y posteriormente de toda la Patagonia y Tierra del Fuego, las actividades económicas que originalmente sustentaron a Punta Arenas<sup>2</sup> fueron el trueque con los aborígenes aónikenk<sup>3</sup> y la incipiente explotación de arenas auríferas<sup>4</sup>. Complementariamente, las provisiones enviadas por el gobierno central representaban una importante y necesaria contribución al mantenimiento de aquel naciente y precario asentamiento. Sin embargo, pasarían pocos años para que aquella pequeña fiebre aurífera desarrollada a orillas del río de las Minas fuera desplazada por otra actividad, la que requirió para su desenvolvimiento el desplazamiento de contingente y logística hacia los roquedales de los archipiélagos patagónico y fueguino: la “pesca” de lobos marinos. Esta práctica, iniciada hacia fines del siglo XVIII, fue la primera de características industriales llevada a cabo en las costas patagónicas occidentales que posteriormente pasarían a conformar la territorialidad chilena.

---

<sup>1</sup> Universidad de Magallanes, Punta Arenas, Chile.

<sup>2</sup> Asentamiento chileno inaugurado en 1848 en el sector centro-oeste de la península de Brunswick, costa central del estrecho de Magallanes, derivado del Fuerte Bulnes, establecimiento fundado en octubre de 1843 cincuenta kilómetros más al sur, sobre la punta Santa Ana (53°39'S-70°54'O).

<sup>3</sup> Los intercambios comenzaron desarrollarse incluso antes de la erección de Punta Arenas, ya que a partir de 1843 se produjo la primera de las habituales visitas de las parcialidades aónikenk (también conocidos bajos los exónimos de patagones y tehuelches) al Fuerte Bulnes, momento en que se consumó el primer trueque sobre la base de productos derivados del guanaco y de la avestruz. Los recién llegados en la goleta ANCUÉ intercambiaron productos “tales como tabaco, yerba mate, azúcar, útiles varios, baratijas y chaquiras” con los aborígenes, de quienes obtuvieron “pieles, plumas, carne de guanaco y huevos” (Martinić, 1979, p. 10).

<sup>4</sup> Durante la gobernación de Óscar Viel (1867-1874) se produce el hallazgo de oro en el lecho del río que originalmente se llamó del Carbón, y que luego pasó a conocerse con la actual denominación de río de las Minas. Este curso de agua discurre desde las serranías localizadas al oeste de la ciudad de Punta Arenas y desemboca en el estrecho de Magallanes.

En el señero texto de Robustiano Vera, primer trabajo historiográfico dedicado a la colonia puntarenense, se apunta un antecedente —que luego ha sido recogido y enriquecido por diversos autores (Bonačić, 1941; Braun, 1974; Chaparro, 1917; Martinic, 1973; Zorrilla, 1925)— respecto de la caza de lobos marinos y el auspicioso porvenir para quienes se dedicaron a este rubro:

La pesca de lobos marinos dió en aquellos años pingües resultados a los que a ella se dedicaron, vendiéndose en Inglaterra los cueros salados de lobos de dos pelos a altos precios. Muchas de las fortunas que hai en Punta Arenas tuvieron por oríjen esta industria, i sin ir muy léjos, podriamos citar, desde luego, el nombre de nuestro malogrado amigo don José Nogueira<sup>5</sup>, que fué uno de los que hizo este negocio en mas alta escala, con embarcaciones propias (Vera, 1897, pp. 206-207).

Otro antecedente, aunque indirecto, pero no menos ilustrativo respecto de la rápida preponderancia que adquirió el rubro cinegético marino se halla en “*Wanderings in Patagonia or life among the ostrich-hunters*”, relación escrita dejada por el británico Julius Beerbohm en su casual visita por Punta Arenas hacia fines de 1877. Este viajero llegó al asentamiento proveniente desde el puerto de San Julián, en la costa atlántica patagónica, luego de completar más de 500 kilómetros de excursión en medio de la estepa patagónica junto al francés Augusto Guillaume<sup>6</sup>.

Beerbohm arribó poco más de veinticuatro horas antes del suceso conocido como Motín de los Artilleros, ocurrido en noviembre de 1877, que tuvo como consecuencia la muerte de medio centenar de personas, otras tantas heridas, amén de cuantiosos daños materiales (Bascopé, 2018; Braun, 1934; Martinic, 2020; Martinovic, 2012). Convertido en impensado testigo

---

<sup>5</sup> Cuatro años antes de que se publicara el trabajo de Robustiano Vera, José Nogueira había fallecido en la localidad peruana de Arequipa.

<sup>6</sup> Inicialmente los acompañantes con los que Beerbohm partió desde San Julián fueron cuatro: Isidoro y García, gauchos, más los europeos Máximo y Augusto Guillaume, todos dedicados a la caza de avestruces y guanacos.



del alzamiento, en su recuento de los hechos expresó que “los amotinados habían elegido un momento favorable para rebelarse. La mayoría de los colonos estaba fuera pescando focas [lobos marinos], y la marinería que generalmente permanecía estacionada en el estrecho se hallaba temporalmente ausente de Punta Arenas, ocupada en labores de sondaje en el mar de Skyring” (Beerbohm, 1879, pp. 246-247). Sabemos que aquella fracción de colonos aludida por el infortunado viajero inglés corresponde al capitán y los tripulantes de la goleta lobera ANITA, embarcación de propiedad del portugués José Nogueira, quien seis días antes de que estallara el Motín de los Artilleros había zarpado con rumbo al archipiélago patagónico en procura de pieles de lobos finos y que recién vinieron a enterarse del suceso a fines de febrero de 1878, tras regresar de aquella incursión (Mayorga, 2020b).

Tan lucrativa resultó ser, que transcurrida la década de 1870 la actividad económica más rentable en Magallanes fue la “pesca” de lobos marinos. Aquello quedó reflejado en las primeras estadísticas económicas de la colonia, que en 1874 daban cuenta de que la caza de lobos finos representó más del 61 % de las exportaciones del territorio de Magallanes (Vergara, 1973, p. 64). Años después, la actividad seguiría siendo relevante, según se desprende del informe que Mariano Guerrero<sup>7</sup> escribía al ministro de Colonización, a quien le refería que “la pesca de lobos marinos ha dado ocupacion anualmente a seiscientos individuos i se han empleado hasta veintiocho embarcaciones en una sola temporada de pesca” (Guerrero, 1897, p. 407).

En este capítulo nos interesa analizar las “marcas” dejadas por esta actividad económica —muchas veces caracterizada de legendaria— en el territorio de Magallanes. Sabido es que la caza de lobos practicada por los armadores puntarenenses hacia fines de 1860 representa la continuación de las operaciones cinegéticas que desde fines del siglo XVIII e inicios del XIX desarrollaron cazadores europeos y norteamericanos en el extremo austral americano. Métodos de caza, embarcaciones, contratación de las tripulaciones son elementos comunes que es posible rastrear en las fuentes documentales. A partir de la revisión y análisis de las operaciones cinegéticas desarrolladas

---

<sup>7</sup> Gobernador del territorio de Magallanes entre 1896 y 1899.

por una embarcación puntarenense, la goleta ANITA, y la de loberos estadounidenses, junto con una serie de otras fuentes documentales, se procurará caracterizar aquellos elementos de continuidad que se aprecian en las actividades de caza de mamíferos marinos llevadas a cabo en las costas patagónicas y fueguinas.

#### LA IRRUPCIÓN LOBERA EN COSTAS SUDAMERICANAS

La explotación comercial de pinnípedos —cuyo objetivo era obtener pieles y aceite<sup>8</sup>— en las costas sudamericanas se inició hacia fines del siglo XVIII, paralelamente a la expansión de la actividad ballenera en latitudes australes. En tal sentido, Mill 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 (1905, p. 88). A partir de este periodo y hasta 1812, cientos de embarcaciones loberas enarbolaron sus velas con rumbo al Atlántico sur y al Pacífico oriental, siguiendo un patrón de dispersión geográfica que comenzó en las islas Malvinas (1786) y continuó hacia la costa nororiental de Patagonia (1790), la isla de los Estados (1790), la isla Tristán de Acuña (1790-91) y las 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), los islotes San Félix y San Ambrosio (1793), Australia y Nueva Zelanda (1792), y Baja California (1806). Las costas peruanas también formaban parte de los derroteros loberos desde fines del siglo XVIII, donde el principal coto de caza y lugar de procesamiento de las pieles era la isla Lobos de Tierra (Busch, 1987; Clark, 1887; Kirker, 19970; Darby & Darby, 1971; Deacon, 1984; Dickinson, 2007; Gill, 1967; Jones, 1986; Stevens, 1954; Watson, 1931).

---

<sup>8</sup> El objetivo fundamental de esta actividad extractiva era obtener pieles de lobos finos o de dos pelos para comercializar inicialmente en el puerto chino de Cantón, donde eran altamente valoradas para la elaboración de vestuario. Posteriormente Londres se incorpora como una importante plaza para la recepción de pieles de lobos finos, que sustituyeron a un costo menor a las pieles de castor, materia prima con la que tradicionalmente se elaboraban sombreros de copa (Jones, 1991, pp. 628-629).

Seguidamente, a partir del descubrimiento de las islas Shetland del Sur en 1819, este archipiélago subantártico fue el escenario de cinco temporadas de febril explotación, luego de las cuales los lobos marinos quedarían virtualmente exterminados (Berguño, 1993). Consecuentemente, las visitas de loberos provenientes de Europa y Estados Unidos hacia costas antárticas y subantárticas prácticamente desapareció. Durante este periodo se suman a la industria lobera cazadores provenientes de puertos sudamericanos.

Tras el virtual exterminio de las poblaciones de pinnípedos durante estos iniciales ciclos de cacería, las tripulaciones loberas —particularmente las estadounidenses— concentraron sus operaciones en torno a la Patagonia occidental, desde Chiloé hasta el estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego. Como una manifestación del avance y lógica del capitalismo extractivo, la explotación de aceite y de pieles vinculó tempranamente estos territorios, al igual que las costas patagónicas del Atlántico con las áreas metropolitanas del hemisferio norte, en una suerte de triangulación que involucraba a Londres, las islas Malvinas/Falkland-Patagonia y Cantón.

La actividad cinegética practicada por las multinacionales embarcaciones loberas en torno a las costas meridionales americanas prosiguió por un lapso de poco más de veinte años, aproximadamente hasta fines de la década de 1840, en la medida en que las poblaciones de pinnípedos disminuyeron drásticamente producto de la caza indiscriminada, tal como anteriormente ocurrió en lugares como la isla Alejandro Selkirk y en los archipiélagos de las Georgias del Sur y de las referidas islas antárticas descubiertas en 1819 por el navegante inglés William Smith (Mayorga, 2021).

A contar de fines de 1860 el archipiélago patagónico occidental y fueguino comienza a ser explotado por parte de navegantes-comerciantes asentados en la naciente colonia de Punta Arenas (Martinic, 1973), quienes se sumaron a la presencia —aunque menos frecuente que en décadas anteriores— de embarcaciones loberas que continuaban arribando fundamentalmente desde América del Norte (Busch, 1987; Soluri, 2013).

En lo tocante a la Patagonia occidental y Tierra del Fuego, esta actividad económica comenzó a declinar durante la segunda década del siglo XX, en tanto que en las islas Malvinas y otras islas subantárticas la importancia de la actividad decreció a contar de la segunda mitad del siglo XIX tanto

por las consecuencias de la indiscriminada depredación de estos mamíferos marinos como por el inicio de las regulaciones impuestas por el gobierno británico para las islas Malvinas en 1921. Argentina haría lo propio a contar de 1837 y, en el caso de Chile, en 1892, 1893 y 1929 se dictaron varios decretos de prohibición temporal de caza para el lobo fino, hasta que recién en 1950 entró en vigencia el decreto supremo 751 que prohibió indefinidamente su captura (Iriarte, 1999; Mayorga, 2023; Soluri, 2020).

La especie predominante en las costas australes de Sudamérica es el *Arctophoca australis*, conocido como lobo fino sudamericano o lobo de dos pelos. La costa subantártica y antártica es el hogar del *Arctophoca gazella*, el lobo fino antártico. Ambas especies, junto al lobo fino de Juan Fernández (*Arctophoca philippi*), fueron perseguidas por cazadores de diversas partes del mundo. Además, el elefante marino del sur (*Mirounga leonina*) y el lobo común (*Otaria flavescens*) fueron cazados para obtener aceite y, en el caso del lobo común, su cuero se utilizaba en la fabricación de fieltro, maletas y recubrimientos de baúles (Spears, 1922).

En cuanto a los usos locales, varios pueblos indígenas de las costas chilenas han aprovechado los lobos marinos para alimentación y como materia prima para embarcaciones. Los changos, que habitaban entre los ríos Loa y Aconcagua en la costa norcentral, obtenían carne de los lobos marinos y usaban sus pieles para vestimentas y habitaciones, destacando la construcción de balsas con pieles cosidas entre sí (Mayorga, 2020a).

Más al sur, los chonos, que vivían desde el canal de Chacao hasta el golfo de Penas, consideraban los pinnípedos esenciales en su cultura. Usaban la carne como alimento, la grasa para protegerse del clima y la piel para vestimentas y velas de sus dalcas (Cárdenas, Montiel y Grace, 1991; Plath, 1973). Los kawésqar, desde el golfo de Penas hasta el estrecho de Magallanes, y los yaganes, al sur de Tierra del Fuego, también aprovechaban estos animales para vestimenta y alimentos (Aguilera, 1976; Gleysner y Montt, 2014; Lausic, 2018).

Desde el periodo colonial, en Chile las pieles de lobo fino se usaban para recubrir corazas de sillas de caballo y fabricar sombreros mezclando pelo de lobo marino con lana de vicuña (De Rosales, 1877). En Chiloé, el cuero del lobo común se utilizaba para hacer lazos, botas y ojotas, así como coyundas para sujetar bueyes al yugo (Quiroz, 2007).

## CONFLUENCIA DE TRADICIONES Y OPERACIONES CINEGÉTICAS MARINAS

Las operaciones cinegéticas loberas desarrolladas en el extremo sur de América por marineros venidos desde Europa y América del Norte —que se insertan en la tradición lobera noroccidental o del hemisferio norte— corresponden prácticamente en su totalidad al tipo costero, por cuanto la caza pelágica industrial, únicamente se extendió por algunos años, desde 1892 hasta la segunda década del xx por parte de embarcaciones canadienses en los cotos de caza del Cabo de Hornos y de las islas Malvinas (Busch, 1987; Dickinson, 2007).

Entendemos operaciones cinegéticas loberas u operaciones loberas en la línea de lo señalado por Reeves y Smith (2006) respecto del término *operación ballenera*, que considera los modos de captura, formas de procesamiento de las carcasas y de su transformación en producto comercializable, quiénes la realizan y en qué lugares. Más relacionado con el proceso de transmisión de conocimiento, y de acuerdo con Quiroz y Carreño (2017), a la hora de analizar las narrativas etnográficas sobre la caza de ballenas en Chile asociamos la tradición (lobera) al proceso de transmisión generacional de saberes relativos a modos de cazar, organización social y habilidades, y que, analizados conjuntamente, contienen patrones de continuidad que abarcan aspectos tecnológicos, sociales y culturales.

Las operaciones loberas costeras que a escala industrial se desarrollaron a contar de fines del siglo XVIII en torno al océano Pacífico oriental y el Atlántico sur contienen influencias derivadas de la tradición ballenera yankee o caza pelágica, como también de las operaciones de caza del Pacífico norte, cuando en 1786 cazadores rusos, antes volcados a la caza de nutrias, comienzan a explotar las colonias del lobo fino del Ártico (*Callorhinus ursinus*) de las islas Pribilof (mar de Bering).

El modelo clásico, o caza pelágica yankee, comienza a desarrollarse durante el siglo XVIII en las costas de Nueva Inglaterra. De acuerdo con Quiroz (2015), estas operaciones por lo general abarcan periodos de entre tres y cuatro años, y que en su paso de un océano a otro los veleros recalaban de forma habitual en puertos sudamericanos para efectuar reparaciones, adquirir provisiones o recambiar tripulantes. Las embarcaciones utilizadas (goletas, bergantines, barcas y navíos) albergaban multinacionales tripulaciones de entre

20 y 30 hombres, sobre todo de origen estadounidense, europeo, amerindio, afroamericano, azoreano, caboverdiano y polinesio. Un elemento fundamental para dar cuenta de los cetáceos eran los botes balleneros, desde los cuales las cuadrillas arponeaban a sus presas, que luego llevaban al velero para procesarlas en los hornos dispuestos en las cubiertas de las embarcaciones.

La caza comercial de lobos finos árticos, que involucró el uso intensivo de mano de obra de aborígenes Unangan tanto antes como después del dominio ruso en Alaska (Soluri, 2020), se basaba en el método denominado “*matanza en tierra*”: “*mediante este método, una de las técnicas más antiguas, los lobos solteros<sup>9</sup>, que residían solos, eran conducidos tierra adentro hasta los campos de matanza. Allí, los nativos, utilizando largos garrotes de nogal, acababan con los solteros de cráneo delgado con un experto golpe en la cabeza*” (Gay, 1987, p. 2).

El mismo autor señala que inicialmente se cazaban individuos de todas las edades y sexos, hasta que a mediados de 1840 los rusos buscaron aplacar la rápida disminución de los stocks cazando únicamente los excedentes de ejemplares macho (Gay, 1987). Elliott describe en detalle el “arreo” de los lobos marinos a los lugares de sacrificio:

Al comienzo de cada temporada de caza de lobos, es decir, durante mayo y junio, grandes masas de lobos marinos jóvenes “solteros” no llegan a tierra muy lejos del agua, unas pocas varas como máximo y, cuando se buscan estas primeros llegados, los nativos, al capturarlos, se ven obligados a acercarse disimuladamente y correr rápidamente entre los lobos dormidos y las olas, antes de que puedan alarmarse y lanzarse al mar; así, de esta manera, una docena de aleutianos, corriendo por la playa de arena de English Bay, en las primeras horas de la mañana de algún día de junio, harán salir del agua a miles de lobos, tal como la vertedera de un arado se apoya una y otra vez en un surco de tierra. Cuando los lobos dormidos se asustan por primera vez, se levantan y, al ver hombres entre ellas y el agua, inmediatamente se dan vuelta, galopan y trepan rápidamente hacia arriba sobre

---

<sup>9</sup> Corresponden a los machos jóvenes, llamados “*holluschickie*” por los aborígenes (Elliott, 1887, p. 339).

la tierra; luego, los nativos caminan tranquilamente por los flancos y detrás del rebaño así asegurado, dirigiéndolos y conduciéndolos hacia el campo de exterminio, cerca del pueblo (Elliott, 1883, p. 363).

A contar de 1871 hace su aparición la caza pelágica comercial de lobos marinos, surgida en la costa de la isla de Vancouver bajo la modalidad de intercambios entre los foráneos, quienes trasladaban a los aborígenes y sus canoas a aguas más profundas para matar los lobos finos. Vale decir, los orígenes de estas operaciones pelágicas, que posteriormente alcanzaron niveles industriales, derivaron directamente de la caza de subsistencia llevada a cabo por los aborígenes del Pacífico noroeste (Townsend, 1899), al igual que los nativos del mar de Bering, quienes practicaban esta caza pelágica de subsistencia capturando a sus presas con lanzas que arrojaban desde sus canoas (Gay, 1987).

En 1880 se registra la primera operación pelágica en el mar de Bering por parte de la goleta SAN DIEGO. La caza iniciaba hacia fines de junio y finalizaba a principios de septiembre. Cada embarcación podía obtener entre 1.200 y 1.500 presas, cazadas desde los cuatro a seis botes que solían transportar (Townsend, 1899). Las lanzas fueron reemplazadas por armas de fuego, en tanto que las operaciones se realizaban en aguas cada vez más profundas (Macallister, 2019).

Valga la siguiente descripción, aunque extensa, ilustrativa de los perjuicios causados por la caza pelágica industrial en aguas árticas y que, además, se constituye en un caso de transmisión de conocimiento y prácticas cinegéticas donde operaciones de caza de subsistencia devinieron en operaciones comerciales industriales:

Los lobos marinos son vulnerables a la captura tanto en el mar como en tierra. Los indios de la costa noroeste de América desde tiempos inmemoriales siguieron la costumbre de arponear lobos marinos desde sus canoas al pasar por la orilla. Las capturas, sin embargo, fueron pequeñas y tuvo poco efecto en las manadas de lobos marinos. Los animales fueron capturados principalmente para alimento y vestido [...].

La caza de lobos en tierra estaba controlada, pero en el mar todos los animales se convertían en objetivos. El resultado fue la pérdida

de muchos animales heridos, y otros que habían muerto se hundieron directamente y nunca fueron recuperados. Lo más importante fue que un alto porcentaje de la captura correspondió a hembras cuya muerte significó la pérdida de sus crías no nacidas o la hambruna de las crías recién nacidas que quedaron en tierra. La caza pelágica perturbó enormemente los patrones de producción para la conservación de los rebaños; la matanza debía terminar sólo cuando la manada se hubiera reducido a un punto tan bajo que la caza pelágica y la matanza en tierra no fueran rentables.

La caza pelágica era un método extremadamente derrochador para capturar lobos. Durante muchos años no hubo forma de impedir estas operaciones: se llevaban a cabo en aguas fuera del control de los países que poseían las colonias de animales (Riley, 1967, p. 2).

Las operaciones de caza costera de lobos por cazadores noroccidentales en torno a Patagonia y Tierra del Fuego se insertan en el contexto de expansión y/o declive de estas operaciones cinegéticas marinas. De modo similar a la industria ballenera —aunque para un lapso mucho más acotado—, donde el proceso de transmisión de conocimiento desde Europa al Nuevo Mundo operó en torno a un recurso marino que sirvió como vehículo de transmisión de saberes y propició desarrollos convergentes para el aprovechamiento de los cetáceos (Vieira, 2018), muchas de las operaciones de caza de las distintas especies de lobo fino confluyeron con tradiciones cinegéticas de los pueblos aborígenes australes, que, a su vez, irradiaron en otras operaciones de caza instaladas en torno a las costas de Chile a contar del siglo xvi, durante el periodo colonial.

En lo que respecta a la vasta área geográfica que va desde la isla de Chiloé hasta las islas Diego Ramírez, las evidencias arqueológicas y etnohistóricas dan cuenta de la importancia de los mamíferos marinos, particularmente los lobos marinos de uno y dos pelos, en los modos de vida de los habitantes canoeros, constituidos por los grupos chono, kawésqar y yagán (Hanisch, 1982; Legoupil, 2000; Martinoli, 2018; San Román, 2007; Torres et al., 2021).

En relación con el modo de cazar lobos marinos, en su estadía de 1766 al sur de Chiloé el sacerdote jesuita Jose García registra lo siguiente:



Con inexplicable gusto enderezaron la proa para la lobería y desarbolando la piragua con mucho silencio y con suave rema se fueron acercando, y a distancia de casi una cuadra pararon, y desnudos algunos caucahues, se previnieron de lazo y un palo macizo como de a ocho a nueve palmos de largo que aseguraron al cuello para que no les embarazase el poder nadar, y luego poco a poco se descolgaron al mar y nadando tiraron hacia los lobos, y aunque estos los veían no se espantaban, teniéndolos por lobos y de su misma especie. Al llegar a la orilla se repartieron, y saliendo cada uno por su parte enarbolaron el palo y acometieron a los lobos: lograron matar once, y algunos como terneros. Hecha esta función se acercó la piragua y con los lazos recogió la caza. Luego proseguimos nuestro viaje y a pocas cuerdas alojamos en la isla grande Fugulac, de buen fondo y puerto que mira al sur. Ya dado fondo sacaron los lobos a tierra, y descuartizándolos, hicieron sus asados (Urbina, 2018. p. 195):

En el caso de kawésqar y yaganes, los registros etnográficos muestran que cazaban a los otáridos mientras permanecían agrupados en sus apostaderos en tierra y también de forma individual en el mar, mediante la técnica del arponeo ocasional (Christensen y Legoupil, 2021). En relación con los primeros, Empeaire describe que para capturar y matar a los mamíferos marinos usaban arpones, redes y garrotes:

Habitualmente, el cazador llega en canoa, da una gran vuelta para no pasar por el lado del animal, desembarca en la playa, y el arpón en mano se desliza arrastrándose, invisible y ágil, a través de las rocas. A pocos metros del animal, sobre todo si éste es de gran talla, amarra la extremidad de la cuerda a una piedra saliente. Si se trata de una foca [lobo] de talla mediana, conserva la cuerda en la mano. La progresión es más y más prudente hasta la proximidad de la foca. Es el momento decisivo. A dos metros del fin, en una brusca parada, el arpón es hincado en el flanco del animal, justo debajo de las costillas, de modo de perforar los pulmones. (...).

A veces el arpón es reemplazado por una especie de red cuadrada, de anchas mallas, hecha con tiras de cueros de foca. Este artefacto, de un metro medio por lado, sirve para capturar a las focas de talla pequeña. Para

aproximarse, se toman las mismas precauciones que en la caza del arpón. Al llegar detrás del animal, el cazador se levanta bruscamente y lo cubre con su red. El movimiento de fuga que realiza la foca la hace enredarse y amarrarse en la red. Después la rematan con un rebencazo (Empeiraire, 2002, pp. 234-235).

Los yaganes, al igual que los chonos 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 (Mayorga, 2020a). El sacerdote y antropólogo Martín Gusinde recoge la siguiente descripción de la operación de caza tanto terrestre como pelágica:

De día, algunos de estos animales suelen tenderse sobre unas piedras bajas y chatas y entregarse al sueño (...). Cuando le resulta posible y aconsejable, arremete contra el animal que duerme con una porra o garrote pesado. La práctica permite que se le aproxime primero remando silenciosamente y luego desplazándose por tierra con sigilo. De un violento golpe atonta al animal que duerme, de modo que ya no se le podrá escapar (...).

Es mucho más frecuente cazar las focas [lobos] en el agua (...). Si observa una foca juguetona que retoza de puro gusto sobre la superficie del agua, la atrae mediante un suave silbido, un canturreo o un chapaleo regular con los remos en el agua. Prosigue en esta actitud aunque el animal haya desaparecido de la superficie. A la vez, aprovecha estos pocos segundos para acercarse con algunos fuertes golpes de remo y preparar el arpón. Es posible que la foca reaparezca y se sumerja varias veces más. Mientras tanto los ocupantes de la canoa se mantienen inmóviles para no espantarla. Cuando está bien cerca del cazador, que inadvertidamente se ha incorporado, le hunde el pequeño arpón con toda fuerza en el cuerpo (Gusinde, 1986, p. 497).

Iniciada la colonización de estos territorios, parte de este conocimiento será transferido —en grado y dinámica difícil de ponderar— a las operaciones cinegéticas que empezaron a desarrollar los habitantes del archipiélago de Chiloé. Durante el periodo colonial entre los medios de subsistencia estaban

la pesca, la recolección de moluscos y la caza de mamíferos marinos (nutria y lobos marinos), mientras que la explotación del alerce era la principal actividad económica, incluso durante el siglo XIX. De los otáridos se aprovechaba el aceite para usos domésticos y con su piel se elaboraban lazos que comercializaban (Cavada, 1914; Urbina, 2011). Para el siglo XIX, con el interés por explotar el ciprés de las islas Guaitecas, se generó la necesidad de explorar las rutas y canales marítimos al sur de la isla de Chiloé (Urbina, 2016).

Y fue precisamente en la transición del periodo colonial al republicano cuando hicieron su aparición las naves foráneas venidas desde Europa y Estados Unidos en procura de mamíferos marinos, momento en que se traslapan múltiples modalidades cinegéticas marinas, de las que posteriormente tomarán forma las operaciones loberas desarrolladas en Punta Arenas.

Formas directas de transmisión recíproca de saberes fueron las constantes interacciones entre los aborígenes y demás habitantes de Chiloé al sur —sin considerar lo acontecido en el resto del litoral chileno y en la costa suratlántica argentina— con los cazadores extranjeros (Empereire, 2002; Fitz Roy, 1839; Martinic, 2004). Estos intercambios se expresaban en la utilización como prácticos o guías de parcialidades aborígenes en las goletas loberas, en el apoyo en labores de aprovisionamiento y en la mantención de las embarcaciones por parte de habitantes de Chiloé, en las deserciones de tripulantes, en la compra y venta de embarcaciones, además de situaciones de ocasional involucramiento directo en la recolección de pieles por parte de nativos y chilotes, como se aprecia en la bitácora de la goleta BETSEY de New London, que entre 1836 y 1845 desarrolló cuatros largas incursiones cinegéticas centradas en la Patagonia insular. Por cierto, también cabe mencionar la radicación de loberos en Chiloé en la primera mitad del siglo XIX, en especial de los británicos William Low, John Yates y Carlos Miller. Este último formó parte de la tripulación del bergantín estadounidense ENTERPRISE, que había zarpado desde Stonington con destino a los mares australes en agosto de 1842 y, según consigna el rol, nació en Liverpool, tenía 27 años y residía en Chile<sup>10</sup> (Mayorga, 2020a).

---

<sup>10</sup> En el rol de la tripulación del ENTERPRISE, también con residencia en Chile, figura el estadounidense William Norton, nacido en Bath (Maine). Cf. “American Crew List”. Recuperado de <https://whalinghistory.org>

Un aspecto que diferencia uno y otro hemisferio con respecto a las operaciones cinegéticas dice relación con la utilización intensiva de mano de obra aborigen en las operaciones loberas de América del Norte, a diferencia de la caza de lobos en el hemisferio austral, donde, de acuerdo con Soluri (2020), la actividad nunca dependió en lo fundamental del reclutamiento de aborígenes canoeros australes. Hemos registrado varios casos de embarques de aborígenes como guías, como también múltiples visitas y encuentros de loberos con distintas parcialidades, incluso en las costas del golfo de Arauco con grupos mapuche (Mayorga, 2016, 2021). Cabe mencionar la hipótesis planteada por Stehberg (2003) respecto de la eventual participación de “colaboradores ocasionales” o “gente de mar”, específicamente aborígenes y mestizos de América austral en las actividades de loberos británicos y estadounidenses durante el siglo XIX en torno a las operaciones loberas en la Antártica. A pesar de la amplia revisión documental, este autor no dio con evidencia documental que demostrara su hipótesis.

En nuestro caso, hemos dado con una fuente documental que valida la hipótesis de Stehberg, por cuanto alude directamente al uso de mano de obra aborigen en las faenas cinegéticas. Se trata de información contenida en la bitácora de la goleta WANDERER<sup>11</sup>, de New London, capitaneada por Walter Chesebro, en faenas de “*sealing*” y “*elephanting*” (según consigna la bitácora) en torno a las islas Shetland del Sur, Orcadas del Sur, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y todo el arco insular situado al sur de la boca occidental del estrecho de Magallanes hasta las islas Diego Ramírez<sup>12</sup>.

El 21 de mayo de 1881, tras ingresar al canal Beagle a través del canal Murray, la goleta se dirige a Mission Station, luego de lo cual enfila hacia la isla Evout (sureste de isla Navarino), donde se registra lo siguiente: “*anchored*

---

<sup>11</sup> Logbook of the schooner WANDERER of New London (MS BDW183). New London County Historical Society, New London, Connecticut.

<sup>12</sup> El crucero mixto, dedicado a cazar ballenas y lobos marinos en la costa occidental patagónica, se extendió entre agosto de 1880 y 17 octubre del siguiente año, fecha en que naufraga en Hope Harbour, bahía localizada en 54°09'S - 73°05'W, en la isla en la isla James (grupo Grafton), al suroeste de la sección occidental del estrecho de Magallanes (Decker, 1973; Zorrilla, 1925).

*and kelp patch blowing stron lying hoping to put Mr Larkin and five men ashore here in camp to seal the shag rock we took natives from the mission yo leave with him also*<sup>13</sup>.

Posteriormente, estando en faenas en torno a la isla de Los Estados, nuevamente se dirigen al establecimiento misional, donde arriban en los primeros días de octubre de 1881: “*at 4 P.M. anchored at the mission station capt intending to get two or three Indians to put on the rocks*”<sup>14</sup>. Por cierto, Mission Station corresponde al asentamiento inaugurado en 1871 por el misionero anglicano Thomas Bridges en lo que hoy es la ciudad argentina de Ushuaia, sita en la costa norte del canal Beagle, al sur de la isla de Tierra del Fuego (Bridges, 1952). Ambos registros no dejan dudas de la participación directa de aborígenes en las operaciones loberas, por lo menos en el periodo terminal de la presencia de embarcaciones estadounidenses en Patagonia y Tierra del Fuego. Sabiendo que la evidencia aquí presentada corresponde a un caso particular, resulta sugerente para ser generalizada en función de las evidencias arqueológicas e interpretaciones planteadas en su momento por Rubén Stehberg.

#### THE “SEALING CONNECTION”: SMILEY, PIEDRA BUENA, NOGUEIRA

Una caracterización con tintes de legendaria relativa a los inicios de la caza de mamíferos marinos en Magallanes nos la proporciona el escritor, periodista e historiador de origen croata Lucas Bonačić (Cfr. Lausic, 2014). Valga mencionar que Bonačić, como él mismo refiere, junto con fuentes documentales utilizó profusamente testimonios orales (1941, p. 6). Como además era hijo de uno de los fundadores del Astillero Naval Bonačić Hermanos y Cía. (Varas, 1996), seguramente tuvo acceso preferente a los relatos de las aventuras y actividades desarrolladas por los hombres de mar asentados en Punta Arenas. Indica que cuando la colonia puntarenense se hallaba volcada hacia la extracción de oro, apareció

---

<sup>13</sup> Logbook of the schooner WANDERER, 23 de mayo de 1881.

<sup>14</sup> Id., 4 de octubre de 1881.

una nueva actividad, hasta entonces ignorada. Unos portugueses, verdaderos lobos de mar, quedados en la colonia de goletas norteamericanas, contaban historias fabulosas sobre la pesca de lobos en los canales magallánicos y los mares australes, y por cuyas pieles obtenían altos precios en el mercado londinense. La pesca de lobos marinos, aminoró un tanto la fiebre aurífera, y muchos audaces marinos se lanzaban a las zonas meridionales, piedras y puestos loberos, canales magallánicos y ensenadas de la Patagonia occidental, en busca de fácil y pródiga fortuna (...).

Pequeñas y veloces embarcaciones desplegaban sus blancas velas, volviendo unos a la colonia, halagados por la fortuna, después de meses de ausencia; y pereciendo otros en la contienda, en los procelosos mares regionales.

Según la tradición, las pieles, la pesca de lobos y el comercio aurífero, fueron el origen de fabulosas fortunas magallánicas, en tiempos cuando la ganadería comenzaba a manifestarse, y que, posteriormente, se convertiría en industria básica de la región (1941, pp. 91-92).

Junto con reiterar la importancia de la caza de pinnípedos y su aporte a la formación de algunas fortunas locales, Bonacic entrega un interesante dato para validar una de las hipótesis expresadas por Martinic (1986) en relación con el contexto de la llegada del lusitano José Nogueira, considerado el iniciador de la caza de lobos marinos en torno a los archipiélagos de Patagonia y Tierra del Fuego por tripulaciones con asiento en Punta Arenas, siguiendo el ejemplo del marino argentino Luis Piedra Buena, quien venía desarrollando desde antes el mismo oficio desde la costa atlántica patagónica (Entraigas, 1966).

En el texto *Nogueira, el pionero* se proponen dos hipótesis respecto de la llegada de este aventurero portugués a la colonia. Según la primera, habría decidido abandonar el mercante a bordo del cual había viajado a través el estrecho de Magallanes y, conforme a la segunda, enganchó en una goleta lobera cuya cubierta dejó tras su paso por el establecimiento sito a orillas del estrecho de Magallanes (Martinic, 1986). De este modo, la segunda posibilidad es la más atendible. Como apuntábamos en otro trabajo, conocido es que las tripulaciones balleneras y loberas solían incluir marinería

proveniente de diversas partes del globo. Entre estas destacaban las islas Azores y Cabo Verde (colonizadas desde el siglo xv por el reino de Portugal), donde las embarcaciones loberas acudían en busca de sal —insumo fundamental para la preservación y curado de las pieles— en su viaje de ida hacia los cotos de caza (Clark, 1887). En segundo lugar, tanto el diario de navegación de la goleta ANITA, de propiedad de Nogueira, y otras fuentes documentales<sup>15</sup>, sugieren una marcada influencia del *modus operandi* lobero estadounidense sobre la forma de operar demostrada por Nogueira, no sólo en lo que a faenas de caza se refiere sino también respecto del enganche o contratación de las tripulaciones (Mayorga, 2019).

Asumiendo que Nogueira llegó a la colonia puntarenense en 1866, tras desembarcarse de una goleta lobera estadounidense para aventurarse por cuenta propia en los “procelosos mares regionales”, fue en esta década cuando el futuro empresario trazaría relación con el lobero, raquero y comerciante argentino Luis Piedra Buena, quien había instalado en 1865 un pequeño establecimiento comercial dedicado a “la venta de baratijas y artículos navales” (Martinic, 2006), localidad que el trasandino visitaba desde antes motivado por sus incursiones loberas en el área.

El marino argentino Luis Piedra Buena, nacido en 1833 en la localidad de Carmen de Patagones, y el estadounidense William Smyley son figuras clave para entender el rápido proceso de transferencia de conocimiento que habría posibilitado la exitosa instalación de la caza costera de lobos marinos desde el puerto de Punta Arenas.

William Smyley, oriundo de la ciudad de Providence (Rhode Island), habría empezado a frecuentar latitudes australes hacia la década de 1820 como tripulante y posteriormente como capitán de embarcaciones dedicadas a la caza de lobos marinos y cetáceos (Antonini, 2012; Canclini, 1998; Martinic, 2006). En 1837 y 1838 figura capitaneando la goleta SAILOR’S RETURN; de 1839-1841 hace lo propio con el BENJAMIN DE WOLF; entre 1841-1845 capitanea la goleta OHIO; en tanto que entre 1845-1847 aparece al mando

---

<sup>15</sup> Nos referimos a la copiosa información mercantil contenida en el archivo documental Fondo José Nogueira, del Museo Regional de Magallanes, en Punta Arenas. Recuperado de <https://www.museodemagallanes.gob.cl/colecciones/1240/publicaciones>

de la goleta CATHARINE y del bergantín AMÉRICA<sup>16</sup>; hacia 1847 estaba al mando del JOHN E. DAVISON; en 1857, del NANCY, y en 1858 del MANUELITA (Canclini, 1998; Eyroa, 1884). A bordo de estas y otras embarcaciones adquirió la experiencia y conocimiento necesarios para ser reconocido como un gran conocedor de los territorios australes.



Figura 1. William Horton Smyley. (Falkland Island papers of William Dean, Cambridge University Library; Royal Commonwealth Society Library. Recuperado de <https://cudl.lib.cam.ac.uk/>)

Quien lo conoció de cerca fue William Parker Snow, contratado en 1854 por la Patagonian Missionary Society para capitanear la goleta ALLEN GARDINER en torno a las islas Malvinas, periodo en que visitaba asiduamente el archipiélago y donde a contar de 1850 ejerció como representante comercial de Estados Unidos (Lorton, 2011). El texto de Caviglia (2015) escoge un testimonio de Snow que da

---

<sup>16</sup> La SAILOR'S RETURN naufraga en 1838 en cabo San Roque, Brasil; la nave CATHARINE se registra como perdida en las islas Shetland del Sur en 1847, mismo destino que tuvo la OHIO, pero en las costas de Patagonia en 1848. Cf. Survey of Federal Archives (1941) y la base de datos "American Offshore Whaling Voyages". Recuperado de <https://research.mysticseaport.org/databases/whaling-voyages/>



cuenta de la experiencia y pericia marinera de Smyley, parte de cuyos saberes y prácticas serían aprendidos por el marinero nacido en Carmen de Patagones:

También conocí aquí un famoso capitán lobero estadounidense, llamado Smyley, el mismo es mencionado por haber ido a buscar al capitán Gardiner, en el puerto del español. Ha pasado veinte y dos años de su vida, sobre todo entre las islas Shetland del Sur y el río de La Plata, y una vez se mantuvo seis años sin venir al norte de 41° sur. Él ha estado lobeando en cada parte de las Malvinas, en las islas exteriores del Cabo de Hornos, en la Isla de los Estados, las Shetland, y tan al sur como cualquier hombre (Snow, 1857, citado por Caviglia, 2015, p. 115).

En 1847, en una de sus recaladas en Carmen de Patagones, en la desembocadura del río Negro (costa atlántica argentina), Smyley conoce a un joven Luis Piedra Buena, quien pasó a formar parte de su tripulación. A contar de este periodo, Piedra Buena comienza a adquirir experiencia en la navegación por los mares del sur, en labores de cabotaje, salvataje y caza de mamíferos marinos<sup>17</sup>, actividades que posteriormente empezará a llevar a cabo por su cuenta y en sus propias embarcaciones.

En 1863, dos años antes de instalarse con un establecimiento comercial en Punta Arenas, Piedra Buena adquiere la embarcación NANCY, anteriormente de propiedad de Smyley. Esta embarcación será rebautizada con el nombre de ESPORA, nave con la que proseguirá por cuenta propia en operaciones cinegéticas y de salvataje por las costas patagónicas, fueguinas y antárticas.

Se han escrito innumerables páginas en torno a las hazañas tanto de salvataje como de aspectos de reclamaciones y afirmaciones soberanas sobre algunas partes del territorio patagónico<sup>18</sup>. Lo que aquí nos interesa es la vinculación de este argentino con el portugués José Nogueira, quien aparece en Punta Arenas hacia 1866.

---

<sup>17</sup> Entre 1855 y 1857 permanece en Nueva York bajo la protección de Smyley, donde ingresa a una escuela naval (Eyroa, 1884).

<sup>18</sup> Cf. Eyroa (1884), Caillet-Bois (1933), Fisch (1933), Braun (1938), Entraigas (1966), Martinic (1986), Canclini (1998).



Figura 2. Luis Piedra Buena. (*Boletín del Centro Naval*, 1884, Tomo Primero. Buenos Aires: Imprenta de Juan A. Alsina, p. 341)



Figura 3. José Nogueira. (Óleo de Antonio Caro. Propiedad del Club de la Unión de Punta Arenas)

Se sabe que ambos personajes trabaron una larga amistad, dado que al momento de contraer matrimonio con la chilena Rosario Peralta, en 1871, el lusitano eligió a Piedra Buena y esposa como padrinos. Sin embargo, el lapso corrido entre la llegada de Nogueira y 1871 es críptico en relación con sus actividades en la colonia. Cabría pensar que Piedra Buena le transfirió sus conocimientos en los negocios de compraventa de pieles y plumas, el raque y la caza de lobos, empresas que le brindaron no pocos beneficios en el corto plazo, ya que Nogueira se convertiría en importador y exportador, proveedor de naves, armador y empresario ganadero y minero (Mayorga, 2019).

Respecto del último oficio, cabe preguntarse —con base en los antecedentes a la vista— si, además de las enseñanzas de Piedra Buena, Nogueira previamente conocía el oficio lobero. Tampoco contamos con los roles de la tripulación de ninguno de los barcos de Smyley, con el fin de verificar si Nogueira formaba parte de alguna de aquellas. Sin embargo, al realizar una revisión de algunos roles de tripulaciones loberas de este periodo, consta la presencia de un gran contingente portugués en las embarcaciones. Por ejemplo, en el rol de la *GOLDEN WEST*<sup>19</sup> (a la que nos referimos más adelante), de los 20 tripulantes, 11 provenían de Bravo, en las islas de Cabo Verde<sup>20</sup>. En el caso de la goleta *FLORENCE*, que visitó Punta Arenas en un crucero de caza que se extendió entre 1872 y 1875, entre su tripulación figuraban dos azorianos y cinco caboverdianos<sup>21</sup>. Otra goleta de New London, la *WANDERER*, según consta en el *logbook*, mientras estaba en Punta Arenas en 1881 sufrió la desertión de varios de sus tripulantes, entre ellos Serafin Campbell, Jule Louis Monteiro y Manuel Luis Gómez<sup>22</sup>. Por el apellido de estos dos últimos, podrían corresponder a portugueses.

Lo cierto es que los destinos de Smyley, Piedra Buena y Nogueira de algún modo se entrelazaron por el mutuo involucramiento en la caza de mamíferos marinos.

---

<sup>19</sup> Cf. “American Crew List”. Recuperado de <https://whalinghistory.org>

<sup>20</sup> Archipiélago perteneciente en aquel entonces a Portugal. Al lado de la descripción física de uno de estos marineros, un tal Frank Gomes, aparece la inscripción “run”, posiblemente indicativa de su desertión de la goleta.

<sup>21</sup> Cf. “American Crew Li. Recuperado de <https://whalinghistory.org>

<sup>22</sup> Cf. 12/9/1881, Logbook of the schooner *WANDERER*.

Junto con el aprendizaje adquirido a través de la participación en las operaciones de caza, resulta importante en el proceso de transferencia de conocimientos el traspaso de elementos tecnológicos, que, tanto para el caso de Piedra Buena como de José Nogueira, según se verá, está dado por la utilización de embarcaciones loberas que previamente eran de propiedad de cazadores estadounidenses. Claro está que, más allá del traspaso de la propiedad de un dueño a otro, se trata de la transferencia de un modo de ejecutar las operaciones cinegéticas, ya que, junto con la embarcación, se transfería parte del equipamiento e instrumental necesario para ejecutar la caza.

Otra novelesca descripción relativa a la caza de lobos marinos la proporciona Armando Braun para referirse al naufragio del pailebote ESPORA<sup>23</sup> (ex-Nancy) y que grafica parcialmente la faena de procesamiento e instrumental necesario para dicha labor, que prácticamente corresponde al mismo tipo de equipamiento y *modus operandi* de loberos angloestadounidenses:

Aquellos eran tiempos heroicos. Por eso la despedida que los puntarenenses tributaban a los loberos tenía emociones de vísperas guerreras (...).

Con este puñado de navegantes<sup>24</sup>, abigarrado muestrario de razas diversas, Piedra Buena se lanzaba a la conquista de la fortuna en una era presa de caza e industria al par, puesto que se disponía a matar el lobo y el pingüino a fin de obtener sus pieles, para proceder luego sobre el mismo terreno, a extraer de los cuerpos desollados la grasa y el aceite. El pailebote, con sus ciento setenta y cinco toneladas de registro, estaba bien aparejado para la faena: los garrotes, el “tacho” (especie de caldero), las barricas vacías, arrobas de sal gruesa, dos cañones arponeros y provisiones para una larga campaña, llenaban la bodega y hasta la cubierta corrida (Braun, 1938, pp. 17-18).

---

<sup>23</sup> Con esta embarcación Piedra Buena realiza un viaje en 1873 hacia la isla de los Estados, donde proyectaba instalar una pequeña factoría para elaborar aceite de lobos marinos y de pingüinos. En esta oportunidad, en plenas faenas de caza, la embarcación zozobró, por lo que se construyó con sus restos otra embarcación, que fue bautizada como Luisito, con la que finalmente pudieron retornar a Punta Arenas.

<sup>24</sup> Siguiendo a Braun (1938), en la tripulación figuraban un argentino, un chileno, un yagán, un croata, un estadounidense, un español, más otros dos marineros.

El equipamiento de los loberos estadounidenses era básicamente el mismo, atendiendo a que sus operaciones fueron adaptadas prácticamente sin variaciones por los loberos puntarenenses. Consistía en botes balleneros, lonas y materiales para construir improvisados campamentos, ropa adicional para las cuadrillas de loberos, cuchillos, macanas y municiones, sal para la preservación de las pieles, *try-pots* o calderos para procesar la grasa, 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. Las provisiones habituales consistían en barriles de carne salada de vacuno y cerdo, pan, miel, té, café y ron. La grasa y el aceite obtenidos de los lobos 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 (Clark, 1887; Kirker, 1970).

En las operaciones de caza de lobos marinos en Magallanes, el equipamiento utilizado era similar, aunque las provisiones variaban según los alimentos habituales en cada hemisferio. Un ejemplo de las provisiones necesarias se encuentra en el registro de la goleta SAN PEDRO, de José Nogueira. Los productos listados incluyen tanto víveres como materiales necesarios para las faenas: galletas, harina, sémola, café, arroz, frijoles, azúcar amarilla, té, velas, aceite, vinagre, papas, clavos, fósforos, ajos, pimienta, pasas, grasa, bacalao, fideos, pimentón de color, hachas, platos, tazas, cucharas, cucharas de café, cuchillos, tenedores, orégano, comino, pimienta, [...], tachuelas, escobas, lazos, serruchos, limas triangulares, canela de olor, hilo para velas, molinillos, teteras, ollas, sartenes, cafetera, cápsulas para escopeta y rifle, agujas para velas, cucharones, munición, pólvora, cebollas, ají en calabaza, carne salada, sal gruesa y cebollas frescas<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> Relación de los víveres de la goleta SAN PEDRO. Punta Arenas. Carpeta 22, legajo 6, folio 1682, Fondo José Nogueira, Museo Regional de Magallanes.

El capitán Temple<sup>26</sup>, que navegó por la costa insular de Patagonia en 1880, señala que el *modus operandi* del aprovisionamiento de las embarcaciones loberas en Punta Arenas estaba supeditado a las condiciones abusivas establecidas en los contratos firmados con los comerciantes locales. Particularmente aquello afectaba a los loberos de la plaza y a otros venidos desde Argentina, ya que los *sealers* estadounidenses lograban condiciones menos onerosas. Este capitán señala que en Punta Arenas se abastecían de “pan, harina, té, café, azúcar, carne de vaca y de cerdo, sin olvidar el suministro de mate (el té de Paraguay)”. Agregaba que si no se obtenía la cantidad de pieles esperada, en la siguiente temporada los loberos partían con el lastre de la deuda contraída anteriormente (Temple, 1883, pp. 10-11).



Figura 4: goleta San Pedro. (Colección Armando Braun Menéndez, Museo Regional de Magallanes, Punta Arenas, Chile)

Al igual que al traspaso de propiedad del pailebote NANCY desde Smyley a Piedra Buena, Nogueira operó de modo similar. En 1871, el lusitano inició sus incursiones cinegéticas de manera independiente a bordo de la goleta ANITA. En los años venideros, logró conformar una verdadera flota de cabotaje y pesca

---

<sup>26</sup> El capitán Temple, que asumimos de origen británico, prestó declaración en *The International Fisheries Exhibition* —que se desarrolló en la capital británica entre mayo y octubre de 1883— a propósito de la preocupación del reino inglés por la pesquería de focas en Canadá (Mayorga, 2023).

de lobos con otras embarcaciones, como las goletas SAN PEDRO (Figura 4), MARTHA GALE, RIPPLING WAVE, RESCUE, SAN JOSÉ y EXPRESS. Justamente, estas dos últimas naves habían pertenecido antes a capitanes loberos estadounidenses que desarrollaban su labor en los archipiélagos patagónicos y fueguinos.

La SAN JOSÉ anteriormente era de propiedad de los armadores de New London, Lawrence & Co. La goleta cuyo nombre original era GOLDEN WEST había sido capitaneada entre julio de 1878 y abril de 1880 por Walter Chesebro (quien meses después volvería capitaneando la goleta WANDERER), en un crucero lobero y ballenero en torno al área del cabo de Hornos. Fue vendida el 28 de febrero de 1880, tras ser dada de baja (Decker, 1973). En el texto de Bridges, la rebautizada SAN JOSÉ es mencionada en varias ocasiones con su nombre original. Esta había sido arrendada en Punta Arenas a José Nogueira por Giacomo Bove, marino italiano que comandó la Expedición Científica Austral Argentina. Luis Piedra Buena fue uno de los participantes de esta expedición. La ex GOLDEN WEST finalmente naufragó en 1882, en bahía Slogett, al sureste de la isla de Tierra del Fuego.

En relación con la goleta EXPRESS<sup>27</sup>, hemos tenido la posibilidad de revisar el *logbook* correspondiente a la que sería su última incursión cinegética, ya que fue vendida en Punta Arenas en 1887, donde pasó a manos de Nogueira. Provenía del puerto de Stonington al mando de Andrew J. Eldred y concentró sus operaciones en torno a las islas al sur de la Tierra del Fuego hasta las islas Diego Ramírez.

Otro elemento de transferencia de conocimientos acaso más importante que los anteriores fueron los enganches de tripulantes. La mayoría tenía experiencia en la caza de mamíferos marinos y muchos desertaban de las embarcaciones que originalmente los habían contratado. Esto ocurría incluso desde antes de que existiera la colonia de Punta Arenas, cuando marineros de diversas nacionalidades decidían huir ya sea para enrolarse en otra embarcación y/o pedir pasaje de regreso, o para aventurarse a vivir en las estepas patagónicas en compañía de los aborígenes (Mayorga, 2020a). Consta el caso de siete tripulantes desertores de la goleta lobera BETSEY, de New London,

---

<sup>27</sup> Logbook of the schooner Express (log 958). G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum.

quienes en diciembre de 1844 huyeron hacia el recientemente fundado Fuerte Bulnes. Uno de esos hombres se quedaría allí contratado como “soldado cívico” en el establecimiento (Mayorga, 2017).

A los casos de los desertores de las mencionadas goletas GOLDEN WEST y WANDERER se suma el paso por Punta Arenas de la goleta SARAH W. HUNT, de Stonington, capitaneada por James Buddington. Originalmente acompañaban al capitán desde aquel puerto de Nueva Inglaterra siete tripulantes, más otros tres reclutados en Fayal (islas Azores). Tras una serie de incidentes en el contexto de la ejecución de las operaciones loberas, que incluyeron desavenencias<sup>28</sup>, deserciones<sup>29</sup> y la muerte de un tripulante<sup>30</sup>, al pasar por segunda vez a Punta Arenas en mayo de 1888 el capitán enroló a once nuevos tripulantes<sup>31</sup>. Posteriormente, al pasar por las islas Malvinas, todos ellos desembarcaron —presumiblemente para enrolarse en otra embarcación lobera o ballenera—, a excepción de John (Juan) Ojeda, quien fue recontratado<sup>32</sup>. El caso de los hombres contratados por Buddington es representativo de la constante afluencia de personas, algunas con conocimientos marineros, otras simplemente aventureras, que era posible hallar en Punta Arenas y otros lugares como las islas Malvinas, en medio de cuyo flujo de personas, ideas y tecnología se asentó la caza de lobos marinos en Magallanes.

Mencionamos previamente la trayectoria de Andrew Eldred, ya que su caso es ilustrativo de la dinámica de las operaciones loberas en Punta Arenas hacia el último cuarto del siglo XIX. Esto resulta aún más llamativo dado el bajo contingente poblacional de la ciudad en aquella época. Por ejemplo, el censo de 1878 contabilizó un total de 1174 habitantes, de los cuales 105 declararon

---

<sup>28</sup> Los días 9 y 24 de febrero de 1888 se registran problemas con el cocinero. Ver G. W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, “Logbook of the schooner Sarah W. Hunt” (log 43).

<sup>29</sup> El 1 de abril de 1888 y el 24 de febrero del mismo año. “Logbook of the schooner SARAH W. HUNT” (log 43).

<sup>30</sup> Se trata de Antone Perier, fallecido el 20 de marzo de 1888 y sepultado en Punta Arenas al otro día. “Logbook...” (log 43).

<sup>31</sup> John Cong, Joaquin Britto, John Colier, Jose Dalo, John Ojeda, John Lemmon, Charles Johnson, O. A. Weiland, Pedro Barbosa y John Smith. “Logbook...” (log 43).

<sup>32</sup> 18 de octubre de 1888, “Logbook...” (log 43). Entre los tripulantes de una de las goleas de Nogueira figuraba un chileno con ese nombre.



desempeñarse en oficios ligados al mar. En 1885, la población era de 2085 personas, de las cuales casi el 60% correspondía al ámbito rural.

En este contexto demográfico, en 1883, la goleta estadounidense THOMAS HUNT, capitaneada por Eldred, llegó a Punta Arenas. Existen registros de esta parada en la correspondencia comercial de José Nogueira. El 8 de febrero de 1883, el Gobernador Marítimo de Magallanes documentó que varios hombres se embarcaron en la goleta para un viaje de caza de lobos marinos, acordando que por cada 185 cueros capturados, recibirían una parte proporcional<sup>33</sup>.

José Nogueira debió ser un facilitador en este tipo de operaciones de enganche de tripulantes, no solo por la presencia de este documento en su archivo personal, sino también por la recurrente presencia de compatriotas portugueses a bordo de estos navíos y otros instalados en Punta Arenas. Además, Nogueira tenía experiencia en el rubro lobero desde hace casi tres lustros. En 1887, compró la goleta EXPRESS al mismo capitán Eldred, lo que demuestra las buenas relaciones entre ellos. También consta que Nogueira compraba pieles a otros loberos locales, como Gregorio Svilicic, quien le vendía pieles a razón de £1 (Bonacic, 1941).

Contrariamente a la rivalidad descrita por Llarás Samitier, la evidencia sugiere que Nogueira aprovechó su posición mercantil dominante. Además de ser un lobero temprano, también se convirtió en uno de los principales compradores de pieles y plumas de la avifauna local, y en 1874 estableció un local comercial de ramos generales y artículos navales (Martinic, 1986).

En cuanto a las operaciones loberas, parece que la consigna era mantener buenas relaciones con la competencia. En el diario de la goleta ANITA, se registran encuentros con la embarcación estadounidense FLORENCE, donde acordaron trabajar en conjunto:

Lunes 28, viento al oeste, a chubascos. Salamos los cueros que teníamos.  
Nos hicimos a la vela a las 11 de la mañana para donde estaba la goleta.

---

<sup>33</sup> Gobernación Marítima de Magallanes, 8 de febrero de 1883. Carpeta 22, legajo 3, folio 1637, Fondo José Nogueira, Museo Regional de Magallanes.

Fondeamos a las 2 de la tarde. Vino el Capitán a bordo y convenimos en trabajar juntos, teniendo la misma cantidad de hombres, 5 cada uno. Esto queda arreglado desde ahora y el convenio desde el día que él pone su gente en tierra<sup>34</sup>.

Otro registro de octubre de 1873 muestra la colaboración entre Nogueira y la goleta FLORENCE, capitaneada por George Athearn. La bitácora llevada por Albert Glass registra:

Una pequeña goleta de Sandy Point, perteneciente a un portugués llamado José, había salido delante de ella, y cuando llegó a Florence Harbor se encontró que José ya había decidido desembarcar a sus hombres en West Furies. Pero como “es mejor medio pan que nada de pan”, por lo que se trabajaba la roca en partes y se desembarcaba un número igual de hombres de cada barco y el número de pieles también debía dividirse en partes iguales<sup>35</sup>.

La frase de Athearn “mejor medio pan que nada de pan” ilustra el contexto del periodo, donde, a pesar de la menor presencia de navíos loberos, había una evidente menor disponibilidad de presas. La mejor alternativa era evitar conflictos y colaborar. La barrera idiomática no impedía concretar acuerdos, facilitados por la diversidad de nacionalidades en las goletas loberas.

La bitácora de la goleta FLORENCE también indica que los navíos extranjeros utilizaban Punta Arenas como puerto de operaciones para hacer rentable el viaje. Entre 1872 y 1876, Athearn comandó cuatro temporadas de caza sin regresar a New London, despachando las pieles directamente a Liverpool a través de vapores que pasaban por el estrecho de Magallanes,

---

<sup>34</sup> Para facilitar la lectura y comprensión, hemos procedido a corregir la escritura y ortografía con respecto al registro original, junto con agregar algunos signos de puntuación. Vid. 27/6 y 28/6/1875, Diario de la Goleta Anita, Museo Regional de Magallanes, pp. 65 y 66.

<sup>35</sup> 29/10/1873, Logbook of the schooner FLORENCE of New London (MS BD F662). New London County Historical Society, New London, Connecticut.

y solicitando víveres en Valparaíso. En 1877, la goleta THOMAS HUNT reportó el envío de 1700 pieles de lobos marinos y 9 de nutria a Inglaterra.

Otra evidencia de la cercana relación de Nogueira con algunos capitanes es un documento titulado “Manifiesto por mayor de la Goleta N.A. THOMAS HUNT”<sup>36</sup>, donde se declara que el 10 de febrero de 1883 dicha embarcación reportó 1300 cueros de lobos marinos por un valor de \$14,000. Esto sugiere que Nogueira actuaba como agente exportador para otras embarcaciones loberas.

Una inadvertida descripción de las circunstancias de la llegada de hombres de mar a Patagonia hacia fines del siglo XIX, en pleno auge de la ganadería y de la explotación aurífera, nos la proporciona el inglés James Radburne<sup>37</sup>, quien arribó a Tierra del Fuego en 1892. Este personaje es mejor conocido por sus descripciones etnográficas, sobre todo de los aónikenk, y también por sus vívidos comentarios de los abusos cometidos contra los selk’nam en los inicios de la industria ganadera en aquella isla. Sin embargo, han pasado desapercibidos algunos datos que proporciona en relación con la presencia de ex-loberos trabajando en las estepas australes. Al respecto, señala que la mayoría de quienes llegaron atraídos por el oro eran marineros yanquis, escandinavos y de casi todas las nacionalidades, y que “los que no habían naufragado habían, ya sea, abandonado sus barcos o dejados en tierra por capitanes que querían quedarse con sus pagos. La mayor parte de estos capitanes eran piratas” (Radburne, en Childs, 1997, p. 46).

Precisamente, a contar de la década de 1870 se registra el inicio de la llegada de portugueses a Punta Arenas, origen directo de la colectividad radicada en Magallanes y que en el censo municipal de población

---

<sup>36</sup> Manifiesto por mayor de la Goleta N.A. THOMAS HUNT. Carpeta 22, legajo 4, folio 1645, Fondo José Nogueira, Museo Regional de Magallanes.

<sup>37</sup> Apodado el Jimmy, desempeñó el oficio de ovejero en Tierra del Fuego y Patagonia, además de vivir junto a una familia aónikenk. Posteriormente se estableció con una estancia ganadera al oeste de la provincia de Santa Cruz, en Argentina. Sus memorias fueron recogidas por el escritor estadounidense Herbert Childs, quien las editó y publicó bajo el título *El Jimmy, Outlaw of Patagonia*, en 1936. En 1997 la Universidad de Magallanes la tradujo al español con el título de *El Jimmy, bandido de la Patagonia*, edición que hemos consultado aquí.

de 1906 ascendían a 44 individuos (Martinic, 2005<sup>38</sup>). Muchos trabajaron bajo la tutela de su compatriota, quien había llegado años antes a la colonia, lo que se aprecia en la serie de documentos relativos a contratos y roles de tripulación contenidos en el “Fondo José Nogueira” del Museo Regional de Magallanes. Por ejemplo, en el rol de la tripulación de la goleta SAN PEDRO<sup>39</sup> Nogueira tenía contratados a cuatro franceses, seis chilenos, dos suizos, un inglés, un oriental (posiblemente uruguayo), un español y trece portugueses. Vale decir, solamente en esta embarcación, el 46 % de la tripulación era de origen portugués, razón por la cual es dable pensar que parte importante del contingente de esta nacionalidad llegó motivado por la actividad lobera que Nogueira empezó a desarrollar por cuenta propia desde 1871.

Similar dinámica se habría dado en Stonington. Haynes (1949, p. 77) rescata una nota de prensa del año 1875, que señala muchos portugueses venidos desde las Azores y establecidos en este municipio llegaron a bordo de las embarcaciones loberas HUNT y SHEARER<sup>40</sup>.

Incluso aquellos loberos portugueses arribados a Nueva Inglaterra y luego a Punta Arenas, fueron también transmisores de una tradición de caza y de saberes, como lo acontecido en la industria de la caza de ballenas. Desde el siglo xv, al arribar los portugueses a los archipiélagos de las islas Madeira y Azores, comenzaron a explotar una especie de pinnípedo, la foca monje del mediterráneo (*Monachus monachus*), para la obtención de aceite y aprovechamiento de su cuero (Brito, 2012). Como señala Brito, el nombre

---

<sup>38</sup> En la página 11 de este trabajo el autor incluye un listado con los nombres de 54 portugueses arribados a Punta Arenas entre 1871 y 1890.

<sup>39</sup> Fondo José Nogueira, carpeta 22, legajo 2, folio 65. Museo Regional de Magallanes, Punta Arenas.

<sup>40</sup> De acuerdo a lo registrado en algunas bases de datos, es posible señalar que la primera de las embarcaciones debe referirse a la goleta THOMAS HUNT, capitaneada por Andrew Eldred y William H. Appelman, desde 1872 a 1884. Posteriormente aparece comandada por el azoriano José Santos. En cuanto a la segunda embarcación, debiera corresponder a la goleta CHARLES SHEARER, que entre los años 1872 y 1876 fue capitaneada por el mismo Walter Chesebro y por William Appelman, y posteriormente, haría lo propio Andrew Eldred (1878, 1882 y 1884). En 1875 registra un viaje a los mares del sur, retornando desde las islas Malvinas con 1600 pieles. Haynes (1949), Balch (1909); Base de datos “American Voyage”, <https://whalinghistory.org/?s=AV13817>, <https://whalinghistory.org/?s=AV13818>, Base de Datos “American Vessel”: <https://whalinghistory.org/?s=AS1086>

que los portugueses asignaron inicialmente a estos mamíferos fue el de “lobos marinos”, denominación con la que precisamente se conoce a las distintas especies de otáridos presentes en América.

Considerando las diferentes circunstancias y lugares en que se producían los enganches de los tripulantes —no solo en Punta Arenas, ya que las islas Malvinas y la de Chiloé (particularmente Ancud) fueron dos importantes puntos de recalada lobera y ballenera—, el proceso de traspaso de saberes, expresado en tecnología náutica, instrumental y modos de operar, no fue unidireccional, ya que no se instaló únicamente a partir de la llegada de tripulantes venidos de Europa o América del Norte. A fines del periodo colonial, en el siglo XVII, en Chiloé se venían practicando a pequeña escala operaciones de caza de lobos marinos (Olivares, Quiroz y Araya, 2021), las que, a su vez, fueron herederas de las operaciones de caza de subsistencia que otrora desarrollaban los aborígenes que habitan desde Chiloé al sur. Las influencias de todas estas operaciones loberas serían la base del modo de operar de los loberos puntarenenses, quienes, a su vez, se nutrieron de la experiencia y conocimiento de los aborígenes kawésqar y yagán.

#### NOGUEIRA Y LA “PESCA” DE LOBOS DESDE LA PENÍNSULA DE BRUNSWICK

Aunque impropia, la denominación “pesca” de lobos marinos era la de uso común para esta y otras actividades cinegéticas relacionadas con mamíferos marinos. Por lo demás, su uso era en general extensivo para la explotación de recursos marinos distintos de peces, tal como se aprecia en el título y cuerpo del decreto N.º 1623 del 17 de agosto de 1892, tendiente a proteger las poblaciones de pinnípedos y mustélidos en las costas de Chile: “Ordenanza que reglamenta la caza o pesca en las costas, islas i mares territoriales de Chile de las focas o lobos marinos, nutrias i chungungos”. Valga consignar que la explotación comercial de otáridos en latitudes australes derivó del desarrollo de la actividad ballenera, lo que significó que ambos rubros mantuvieran una relación estrecha y que la denominación utilizada en la literatura en castellano para la primera (“pesca” de ballenas) se traspasara naturalmente a la industria lobera. En este sentido, Quiroz apunta que se usan indistintamente “los términos pesca o caza de ballenas reconociendo

que el nombre técnico debiera ser caza de ballenas, pues la ballena no es un pez” (2020, p. 71)<sup>41</sup>.

Tras décadas de caza indiscriminada por parte de tripulaciones extranjeras, desde la segunda mitad del siglo XIX se constata que las colonias de otáridos en los canales del archipiélago patagónico y fueguino estaban francamente disminuidas. Ello significó que las travesías en procura de pieles se tornasen aún más arriesgadas, lo que obligaba a los cazadores a trasladarse hasta apostaderos cada vez más expuestos a las aguas abiertas, a diferencia de los años inmediatamente anteriores, cuando las operaciones se concentraron fundamentalmente en las islas interiores de la Patagonia insular.

Este era el panorama en que se insertó la caza de otáridos cuando desde Punta Arenas aventureros recién llegados a la colonia empezaron a organizar las operaciones loberas, entrelazadas con los demás veleros que seguían llegando desde Norteamérica.

Anteriormente mencionamos que Nogueira empezó a lobejar por cuenta propia a contar de 1871 y que su primera embarcación fue la goleta ANITA<sup>42</sup> (Figura 5<sup>43</sup>), a la que se sumarán posteriormente las demás ya referidas. Las circunstancias que dan cuenta de la escasez de otáridos y de largas travesías se aprecian en el diario de esta pequeña goleta de 15 toneladas, cuyas páginas dejan ver las maniobras y logística necesarias para ejecutar las operaciones cinegéticas —cruzadas con aquellas relativas al raqueo e intercambio con los aborígenes canoeros—. Tales circunstancias ejemplifican las prácticas que cimentaron la fama de eximios hombres de mar que estos sujetos se granjearon.

El objetivo fundamental del primero de los nueve zarpes consignados en el diario de la goleta fue el transporte de una cuadrilla hasta una recóndita colonia de pinnípedos en la boca occidental del estrecho de Magallanes,

---

<sup>41</sup> En relación con los tipos de captura marina, pesca, caza y recolección, cf. Ballester (2017, pp. 92-97).

<sup>42</sup> Durante 2020 se tuvo la posibilidad de revisar y analizar con detención la bitácora de la goleta ANITA, a partir de cuyo estudio se publicó “A la caza de lobos y otras especulaciones: El diario de la goleta lobera ANITA”, parte de cuya información utilizamos aquí con algunas adiciones.

<sup>43</sup> Por ejemplo, la RIPPLING WAVE, conocida embarcación que por años surcó las aguas australes entre Malvinas, Patagonia y Tierra del Fuego, tenía 128 toneladas de registro. Por su parte la San José (GOLDEN WEST) y la WANDERER, registraban, respectivamente, 144 y 151 toneladas (Braun, 1969; Decker, 1973).

específicamente, en uno de los islotes Evangelistas<sup>44</sup>. A poco más de un mes de la partida desde Punta Arenas llegan al sitio elegido, donde dejan una cuadrilla de seis hombres con provisiones para cinco meses<sup>45</sup>. Justamente, tras cinco meses de faenas en aquellos peñones, son visitados nuevamente por Nogueira y su tripulación con el fin de llevar más víveres y sal.



Figura 5. Fotografía del casco de la goleta ANITA, 1887. (Museo Regional de Magallanes, Colección Armando Braun Menéndez, FC-408Mu)

En las operaciones cinegéticas de la época era habitual la instalación temporal de cuadrillas en los apostaderos de lobos marinos (las *piedras*<sup>46</sup> en la jerga lobera), práctica que provenía de los cazadores angloestadounidenses, quienes la implementaron con el objetivo de abarcar un radio geográfico amplio en el menor tiempo posible, de modo de disminuir la duración de las expediciones. Sin embargo, para el periodo analizado esta práctica respondió a la fuerza de las circunstancias, dada la escasez de lobos marinos, cuyos

---

<sup>44</sup> Su localización es 52° 23'S - 75° 05'O. Los islotes más notorios del grupo son cuatro: el más meridional se denomina Pan de Azúcar, en tanto que los otros tres son Elcano, Lobos y Evangelista. El archipiélago se completa con otros peñones de menor dimensión.

<sup>45</sup> Diario de la goleta ANITA (DGA), 23 de marzo de 1875, p. 51. Fondo José Nogueira, Museo Regional de Magallanes.

<sup>46</sup> El término usado por los loberos de habla inglesa para los apostaderos de lobos marinos es *rookeries*.

individuos tendieron a concentrarse en sectores cada vez más inaccesibles, lo que imposibilitaba el normal desplazamiento de las goletas, que muchas veces quedaban a merced de los vientos. Sus integrantes debían soportar las inclemencias climáticas en refugios extremadamente precarios, como aleros rocosos, cavernas y hasta los propios botes. En las islas antárticas se han hallado y analizado este tipo de instalaciones (Pearson, 2018; Senatore y Zarankin, 2007; Stehberg, 2003). En la clásica obra referida a los naufragios en las costas de Chile, Francisco Vidal Gormaz mencionó un refugio de madera construido en 1885 en la isla Diego Ramírez, obra de un capitán lobero apellidado Howard (Vidal Gormaz, 1901, p. 720).

En la cuadrilla de la ANITA, a los cazadores se les dejaban carpas y un bote con el que no solo habían de transportarse desde la goleta al campamento y viceversa, sino que además podían recorrer, según la locación, las islas e islotes adyacentes en procura de pieles.

Además de la logística que implicaba el desembarco de las cuadrillas, los víveres y los sacos de sal —insumo fundamental para el tratamiento de las pieles—, se debía atender el suministro de agua y leña<sup>47</sup>. Este último recurso lo obtenían en terreno, desde alguna de las islas de la sección noroccidental del estrecho de Magallanes, para lo cual debían alejarse de la costa e internarse por terrenos de difícil topografía. Durante el octavo viaje, por ejemplo, se registra: “Lunes 24 salimos del puerto queestábamos salimos para el oeste Biento Noroeste arrancar madera de pino<sup>48</sup>. Por acaso allabámos des pues de tener caminando 13 millas encontramos una poca fue el vote entierra A tomarla sevino avordo alas tres i media de la tarde”<sup>49</sup>.

Todas estas operaciones conllevaban grandes riesgos<sup>50</sup>, especialmente cuando las incursiones se efectuaban en territorios de abrupta topografía y condiciones climáticas extremas. Tampoco el regreso al puerto estaba

---

<sup>47</sup> En las bitácoras de embarcaciones loberas las faenas de recolección de agua y leña aparecen registradas como “watering” y “wooding”.

<sup>48</sup> Probablemente aluda al ciprés de las Guaitecas (*Pilgerodendron uviferum*), conífera que abunda en esta parte del complejo fitogeográfico de la tundra magallánica (Pisano, 1997, p. 2).

<sup>49</sup> DGA, 24 de septiembre de 1877, p. 211.

<sup>50</sup> El 23 de marzo de 1875, por ejemplo, se produjo un accidente en el contexto de un desembarco de víveres, aunque los ocupantes del bote resultaron ilesos (DGA, p. 83).



exento de incertidumbre: aunque la mayoría de las veces las recogían en los tiempos acordados, hay constancia de cuadrillas que quedaron abandonadas a su suerte. Tal fue el caso de dos marineros pertenecientes a la tripulación del pailebote LUISITA, de Punta Arenas, quienes fueron rescatados desde los islotes East Fury<sup>51</sup> (Vidal Gormaz, 1901, p. 539), al suroeste del estrecho de Magallanes, por la goleta lobera estadounidense MARY E. HIGGINS, de New London, capitaneada por Benjamin Rogers (Decker, 1973). También podemos mencionar el caso de ocho loberos estadounidenses que fueron dejados en un roquerío en las islas Graves<sup>52</sup> (al sureste de los islotes Evangelistas), con víveres que solo les duraron dos meses. Desde entonces, permanecieron otros tres alimentándose de mariscos y raíces, y lograron avanzar hacia la costa nororiental del estrecho de Magallanes, donde finalmente fueron rescatados en noviembre de 1837, en la bahía de San Gregorio, lugar donde previamente habían recibido la asistencia de aborígenes aónikenk (Mayorga, 2020a).

En este punto, cabe referirse a las causas de aquellos abandonos. Pudiera pensarse que en la mayoría de estos casos se habría dado por circunstancias ajenas a la voluntad de los capitanes, por ejemplo, las bravías condiciones meteorológicas del área. Vidal Gormaz, conecedor de la accidentada hidrografía magallánica y de quienes por allí se aventuraron, se refiere a que la práctica de dejar cuadrillas en farellones e isletas inaccesibles, además de ser causa de numerosas muertes, respondía a una cruel y abusiva práctica (Vidal Gormaz, 1901).

Otra razón dice relación con otro aspecto de las operaciones loberas estadounidenses adoptadas por los cazadores en Punta Arenas, esto es, el sistema de reparto o “a la parte”, como reiteradamente se señala en la documentación naviera de José Nogueira. 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

---

<sup>51</sup> Localizadas en 54° 38'S-72° 22'O, frente a la entrada suroeste del canal Cockburn.

<sup>52</sup> Localizada en 53° 11'S - 74° 18'O, en la costa oeste de la isla Desolación.

secado o curado, procurando de este modo el esmero de las tripulaciones en el proceso de almacenamiento y transporte del producto (Dickinson, 2007, pp. 12-13; Richards, 2003, p. 2). Este sistema de reparto operaba sobre la base de 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,

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 %] (1887, p. 428).

En estas circunstancias, no deja de llamar la atención lo coincidente de las apreciaciones de James Radburne en relación con esta práctica, al parecer no tan accidental como pudiera pensarse, cuyas palabras, por elocuentes, reproducimos textualmente:

Le contaron [a Radburne] sobre un estadounidense, el capitán Berrington [Buddington], con cuyo barco, el Sarah Hunt<sup>53</sup>, acostumbraba a cazar lobos marinos en la Isla. Fue ese barco el que recogió a algunos de la tripulación de un navío que naufragó en una tormenta, tratando de rodear el cabo de Hornos.

Los hombres decían que muchos de los cazadores portugueses de lobos que Berrington dejaba en las islas fuera de la costa sur de Tierra del Fuego, nunca recibían su participación en la cacería de la temporada. Muchos de ellos tomados a bordo al término de la estación desaparecían misteriosamente en el viaje a Montevideo donde vendían las pieles. En los

---

<sup>53</sup> En realidad, el apellido corresponde al del capitán lobero y ballenero James Waterman Buddington, quien, a bordo de la SARAH W. HUNT, realizó tres cruceros cinegéticos entre 1887 y 1891. Años antes, entre 1878 y 1881, a bordo de la goleta L.P. SIMMONS, hizo otra incursión lobera hacia estas latitudes. Posteriormente, entre 1896 y 1896, realizó otro crucero lobero en torno al cabo de Hornos, a bordo de la goleta. Su padre era un capitán ballenero, James Monroe Buddington, ambos oriundos de Groton, Connecticut (Colby, 1990; Decker, 1973).

antiguos tiempos, no era raro empujar a los hombres por la borda, lo que permitía obtener mayores participaciones a los que quedaban. Otra práctica era la de recalar en algún puerto y permitir que la gente bajase a tierra, para luego hacerse a la mar, dejándolos abandonados. Berrington a veces cazaba fuera de temporada y frecuentemente era perseguido por los buques de guerra, aunque nunca fue capturado. Cuando veía venir uno, saludaba con su bandera y seguía navegando, poniendo rápidamente distancia entre su barco y sus perseguidores.

Jimmy llegó a conocer a muchos hombres que encontraría después en varias partes de la Patagonia. Entre ellos estaban el nativo de Newfoundland, Bill Downer y Bill y Ernest Swinhoe (Radburne, en Childs, 1997, p. 57).

En relación con la fama de los capitanes loberos, Charles Darwin, caracterizando las cualidades del capitán escocés William Low, apunta a que estos cazadores eran del mismo gremio que piratas y esclavistas, y que se requería de audacia para imponerse en las disputas por los mejores roqueríos (Darwin, 2001). En 1889, la SARA W. HUNT es identificada como una de las más asiduas “*seal poacher*”, o lobero furtivo, que operaba en aguas jurisdiccionales de Chile y Argentina e inclusive en Nueva Zelanda. Ese año, aquella fue la única de las varias embarcaciones furtivas estadounidenses a las que autoridad naval de Punta Arenas logró informarle que tenía prohibido cazar en aguas chilenas (Cf. Behring Sea Comission, 1893, pp. 125 y 146). Al parecer, no era una afirmación retórica lo señalado por Radburne en cuanto a que Buddington era un pirata.

Como señala Llarás Samitier (1965) respecto de las operaciones loberas en Malvinas en la primera mitad del siglo XIX, existía una respetuosa rivalidad entre los loberos, sobre todo entre británicos y estadounidenses. Sin embargo, cuando las presas empezaron a escasear y los norteamericanos comienzan a monopolizar las operaciones loberas en aguas australes, los conflictos se volvieron habituales. Si bien es cierto no contamos con registros relativos a reyertas entre tripulaciones para las operaciones loberas iniciadas en Punta Arenas, lo que sí se constata para el periodo es la aun mayor escasez de lobos marinos, junto con la menor presencia de embarcaciones que en

la primera mitad del siglo XIX. De ahí que, ante la aparente ausencia de rivalidad o competencia, es posible deducir que a consecuencia de la reducción del número de pieles obtenidas en algunos de los viajes algunos capitanes buscaron “rentabilizar” lo invertido en los cruceros de caza a partir de la práctica descrita por Radburne.

Retomando las faenas propiamente tales, aunque el registro escrito de la ANITA no se refiere al modo en que se daba captura y se extraían las pieles de los otáridos, contamos para estos efectos con el testimonio de Mauricio Braun Hamburger, estrecho colaborador de José Nogueira. Quien fuera el encargado de atender el aprovisionamiento y contratación del personal dedicado a la caza de lobos marinos, entre otras tareas, describe en sus memorias cómo se producía la acometida de los cazadores sobre su presa, que responde a la misma técnica y/o procedimientos descritos por la literatura especializada en relación con los loberos estadounidenses<sup>54</sup>:

Una vez advertida la manada los patrones encaminaban su goleta para fondear en alguna caleta cercana ubicada a favor del viento para que los lobos no los oyeran ni olieran. Allí desembarcaba el grupo de los más recios loberos armados con sendos garrotes y ayudados por la oscuridad de la noche se acercaban, sigilosamente, siguiendo la costa hasta alcanzar el lugar en que los lobos inocentemente descansaban y ocupaban lugares estratégicos en las sinuosidades del terreno que utilizaban los lobos para deslizarse hacia el agua. Al amanecer, despertaban de su letargo, al advertir a estos seres extraños que les cortaban la retirada hacia el mar en el cual podían cobijarse, los lobos se lanzaban hacia ellos ciegos de espanto (Braun, 1985, p. 108).

Aunque la caza de lobos marinos se realizaba mayormente con garrotes, hay registros indirectos que mencionan el uso de armas de fuego. El Gobernador de Magallanes entre 1896 y 1899 indicó que las armas de fuego

---

<sup>54</sup> Cf. los textos científicos de Scammon (1874) y Clark (1887), o las descripciones dejadas por loberos como Ebenezer Townsend Jr. (1888) y Edmund Fanning (1833).

se utilizaban solo para defenderse de los ataques de los lobos marinos de un pelo. Kirker (1970) señaló que a finales del siglo XVIII e inicios del XIX, las armas de fuego se utilizaban para matar a los grandes machos de lobo común. Albert (1901) afirmó que aunque el garrote era el arma más eficiente, la bala era más eficaz para matar varios lobos rápidamente. Sin embargo, el uso de armas de fuego era inconveniente porque asustaba a los animales y disminuía la calidad de las pieles.

Especialistas estadounidenses como Charles Scammon (1874) y Howard Clark (1887) coincidían en que las armas de fuego solo se utilizaban en casos extremadamente necesarios, ya que los agujeros de bala reducían el valor de las pieles.

Los documentos sobre operaciones de caza en Punta Arenas no mencionan directamente el uso de armas de fuego. Como observará en su momento Martini (1986) y más recientemente Soluri (2013), entre los dibujos creados hacia 1883 por Theodor Ohlsen, uno de los cuales se titula “*Cazando lobos en el canal Smyt*” (Ohlsen, 1894, lámina 21), se aprecia una cuadrilla de cuatro cazadores, tres de ellos con rifle. Este es el único registro directo de cazadores de Punta Arenas que demuestra el uso de armas de fuego.

En las operaciones loberas estadounidenses en aguas patagónicas, también se usaban armas de fuego, como se evidencia en registro de bitácora de la goleta THOMAS HUNT de 1874 (Soluri, 2013). Además, la bitácora de la goleta WANDERER de mayo de 1881 registra el uso de armas de fuego tanto en tierra como desde los botes para evitar que los lobos marinos escaparan al mar<sup>55</sup>.

Durante este periodo, además del lobo fino, también se cazaban nutrias, coipos, elefantes marinos y lobos de un pelo, utilizando armas de fuego para obtener sus pieles y aceite. Chesebro y su tripulación registraron en agosto de 1881 el disparo a un “*hair seal*” y el embarque de aceite de elefante marino y pieles de lobo en Punta Arenas.

---

<sup>55</sup> 27 de mayo de 1881, Logbook of the schooner WANDERER of New London (MS BD W183). New London County Historical Society, New London, Connecticut.

Es probable que las municiones embarcadas en las goletas de José Nogueira se usaran para diversos fines, como defenderse de los lobos machos agresivos y cazar otros mamíferos marinos. Entre los bastimentos de la goleta SAN PEDRO se incluían “3950 balas de rifle circular” y “4880 balas para rifles”, mientras que en la goleta ANITA se registraron “6 rifles, 3 escopetas, 4700 balas y 235 cartuchos n° 12”<sup>56</sup>.

Otras labores en las que invertían su tiempo las cuadrillas durante su permanencia en “las piedras” eran “flinchar” y salar los cueros. Aquella expresión claramente es evidencia de la transferencia de conocimientos desde las operaciones loberas estadounidenses, ya que el vocablo *flinchar*, que aparece en varias ocasiones en la bitácora de la embarcación del lusitano<sup>57</sup>, deriva de la voz inglesa *flench* o *flense*, que en la industria ballenera designa la faena de retiro de la grasa (Quiroz, 2020, p. 272). Aplicada a la caza de lobos, se refiere indistintamente al retiro de la piel o de la grasa.

Para el salado o curado de las pieles —procedimiento que podía realizarse tanto en tierra como a bordo de las embarcaciones— se aplicaba una capa de sal sobre el lado de la grasa de cada piel; posteriormente, las piezas se apilaban alternadamente (es decir, haciendo coincidir las caras interiores) y se disponían en las bodegas de las embarcaciones.

En los primeros tiempos de la industria lobera, los estadounidenses acostumbaban a proveerse de sal desde las islas Cabo Verde. Sin embargo, para el periodo que venimos analizando, este producto ya venía en las bodegas de las naves desde sus puntos de origen, aun cuando las embarcaciones seguían acudiendo a las islas Cabo Verde y a las Azores, como las goletas SARAH W. HUNT y FLORENCE, cuyas bitácoras no reportan embarque de este insumo, pero sí de intentos por reclutar tripulantes y desertiones<sup>58</sup>. En la bitácora de la goleta FLORENCE se menciona una carta enviada a Valparaíso desde Punta Arenas con el fin de solicitar el envío de 20 toneladas de sal

---

<sup>56</sup> Carpeta 22, legajo 6, folios 1683, 1684 y 1688, Fondo José Nogueira, Museo Regional de Magallanes.

<sup>57</sup> Cf. DGA, 26 de marzo de 1875, p. 65; 15 de diciembre de 1875, p. 118; 22 de julio de 1876, p. 149.

<sup>58</sup> Cf. 10/11/1887, “Logbook of SARAH W. HUNT” (log 43).

para seguir con las faenas en torno al oeste del estrecho de Magallanes<sup>59</sup>. A Nogueira, el cloruro de sodio le era remitido vía marítima desde Montevideo (Mayorga, 2019).

Toda vez que las pieles eran procesadas, quedaba retornar a Punta Arenas, donde eran remitidas a Londres con el fin de subastarlas. Por este puerto operaban las compañías navieras más importantes de la época, como la Pacific Steam Navigation Company (Inglaterra), la Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos (Alemania) y la Compagnie Maritime du Pacifique (Francia). Las pieles eran enviadas al interior de barriles o pipas, apiladas unas sobre otras para su adecuada mantención y cubiertas alternadamente con capas de sal. De allí la urgencia de contar oportunamente con dicho insumo.

Como se aprecia, en función de la explotación de un recurso natural se generaron o, más bien, persistieron, conexiones comerciales vinculadas por la explotación y transporte de este *commodity* desde este incipiente enclave, a medio camino del estrecho de Magallanes hacia Europa y Estados Unidos, al que se suman importantes puertos y sectores de ambas costas sudamericanas, en un proceso de interconexiones globales inaugurado por otros cazadores a fines del siglo XVIII.

Aquellos momentos, que despertaban “emociones de vísperas guerreras”, el capitán Temple los hacía extensivos al regreso de las tripulaciones loberas, acontecimiento que interrumpía la monotonía de la colonia puntarenense. Este momento representaba formalmente el final de los trabajos de las cuadrillas y la hora de cobrar por el sacrificio de tantos meses sobre las piedras loberas:

Al llegar allí, hay mucho que hacer, las pieles tienen que ser empacadas en barriles para ser enviadas al primer barco de regreso a casa. Todo y todos están muy activos, y el pequeño asentamiento se vuelve a despertar con una inusual vida y energía.

---

<sup>59</sup> Cf. 16/10/1874, “Logbook of the schooner FLORENCE of New London (MS BD F662)”. New London, Connecticut: New London County Historical Society.

Hay que ajustar las cuentas con el comerciante que tiene la prioridad a reclamar su parte de la caza sobre la base de los insumos suministrados, y por lo general se necesitan varios días para ajustar las cuentas, antes de que cada hombre reciba la parte de sus ganancias que esforzadamente ganó (Temple, 1883, p. 13).

La remuneración de la tripulación se pagaba al llegar a puerto tras contabilizar las pieles o una vez recibidas las remesas tras ser exportadas a Inglaterra. A los tripulantes se les solían otorgar adelantos. Por ejemplo, en 1877, con el valor de cada piel a \$275, los tripulantes de la goleta ANITA de José Nogueira recibieron \$1433 cada uno, equivalentes a 50 pieles. De los 19 trabajadores, 16 recibieron adelantos superiores a \$40. Algunos marineros, como Juan Alvarado y Pedro Gil, terminaron cobrando \$2083 y \$4285, respectivamente<sup>60</sup>.

El capitán Temple señala que, en los casos en que la obtención de pieles no era la esperada, los loberos partían en la siguiente temporada con el lastre de la deuda contraída anteriormente (Temple, 1883).

Ya finalizando este capítulo, nos referiremos a la extendida idea de que quienes en Punta Arenas se dedicaron a la industria de lobos finos obtuvieron grandes ganancias. Pensamos que aquello debe ser aterrizado. El momento en que arranca la caza comercial de lobos de mar desde Punta Arenas es muy distinto respecto de las anteriores oleadas loberas que recorrieron los océanos del globo en procura de pieles. Tras décadas de caza indiscriminada por parte de tripulaciones extranjeras, primero, y sudamericanas, después, ya hacia la segunda mitad del siglo XIX las colonias de otáridos en los canales del archipiélago patagónico y fueguino se encontraban francamente disminuidas, como también en otras partes del globo donde se venía desarrollando esta actividad (Busch, 1987; Dickinson, 2007; Dulles, 1930; Dunn, 1889; Soluri, 2013). Por ende, las legendarias historias de bodegas colmadas que caracterizaron a los viajes pioneros de Edmund Fanning, Daniel Green,

---

<sup>60</sup> Gobernador Marítimo de Magallanes. Carpeta 22, legajo 3, folio 1637, Fondo José Nogueira, Museo Regional de Magallanes.



Amasa Delano o Nathaniel Palmer, entre otros, estaban lejos de poder repetirse. Según expresa Jones (1981), para los loberos británicos, al contrario de los estadounidenses previamente citados, están los casos de William Smith, James Weddell y Edward Bransfield, marinos devenidos en loberos y ligados a la exploración antártica, quienes terminaron sus días sumidos en la pobreza (Jones, 1981), o el caso de William Low, que pasó sus últimos días desarrollando el oficio lobero en torno a las costas del archipiélago de Chiloé (Mayorga, 2016).

Las fortunas que tuvieron su origen en la industria lobera de Punta Arenas más bien corresponden a casos puntuales, como el del propio José Nogueira, además de José Menéndez, Mauricio Braun y Juan Blanchard, personajes implicados en diferentes rubros (cabotaje, comercio, minería, etc.) que tuvieron como denominador común haberse involucrado con éxito en la industria ganadera ovina, junto con poseer el respaldo económico necesario para explotar en condiciones ventajosas las loberías respecto de otros capitanes locales. Podría mencionarse a un par de tripulantes que trabajaron con Nogueira y que alcanzaron también cierta prosperidad y que llegaron a adquirir sus propias goletas para dedicarse a la “pesca” de lobos: Eduardo Lamiré y José Álvarez Brasil, dueños de las goletas ENRIQUETA (HENRIETTE) y FLECHA, respectivamente (*El Comercio*, 14 de noviembre de 1900). Sin embargo, como bien recoge Carlos Vega Delgado en un clásico de la literatura magallánica, *La leyenda de Pascualini* (1993) —texto que recopila magistralmente la tradición oral relacionada con la caza de lobos finos y nutrias, recreando de paso el devenir de personajes que hicieron de la persecución de animales pelíferos su principal ocupación—, Nogueira fue uno de las pocas personas que logró hacer fortuna dedicándose a la caza de mamíferos marinos. En el polo opuesto tenemos el caso del lobero argentino Luis Piedra Buena.

Ilustrativas para comprender la drástica disminución de los stocks de otáridos y, por consiguiente, de las capturas logradas en diversos momentos por las naves loberas, son las cifras de pieles obtenidas en un año determinado, y que, por cierto, están lejos de acercarse a las 112.000 y 50.000 que en una temporada obtuvieron Edmund Fanning y Daniel Green fundamentalmente desde el archipiélago de Juan Fernández. En 1883 cuatro goletas puntarenenses salieron a la “pesca” —tres de estas de propiedad

de José Nogueira— y obtener como resultado 5.500 pieles entre todas (Vera, 1897). En septiembre de 1916 recalaban en la colonia “las goletas ‘Azores’ i ‘Tiradentes’ trayendo como producto de la caza de lobos 33 i 68 cueros respectivamente” (*El Comercio*, 26 de septiembre de 1905). Para la misma época —pero en este caso un cazador estadounidense—, el ya aludido James Buddington señalaba que en 1881 obtuvo 600 pieles desde el archipiélago patagónico y que, más tarde, entre 1888 y 1891, reportó la exigua cantidad de 4 pieles, en tanto que en 1896 obtuvo 515. Lo mismo indica respecto de sus andanzas en torno al archipiélago de la Tierra del Fuego, donde en la temporada 1879-1880 obtuvo 5.000 pieles; en la de 1891-1892, únicamente 900 (*Fur-seal arbitration*, 1892, pp. 593-596), y, en 1896, solo 515 desde la zona del cabo de Hornos (Decker, 1973, p. 167). Por su parte, George Comer apunta que a contar de 1879 estuvo 14 meses en el sector de la boca occidental del estrecho de Magallanes, año en el que obtuvieron 2.000 pieles, en tanto que entre 1880-1882 consiguieron idéntica cantidad (*Fur-seal arbitration*, 1892, pp. 596-598). Algunos años antes, la tripulación de la goleta BETSEY, de New London, reportaba para la temporada de 1842 poco más de 8.000 pieles, obtenidas a lo largo de la costa del archipiélago patagónico y, en el caso de la goleta PENGUIN, 4.995 pieles desde el coto de caza de las islas Diego Ramírez, situadas al suroeste del cabo de Hornos (Mayorga, 2020a).

A pesar de lo gráficas que son las cifras en cuanto a la disminución de las pieles obtenidas año tras año, los precios del producto siempre fueron elevados y mantenían el atractivo mercantil de la actividad. En la colonia de Punta Arenas, en 1874, 1877, 1883 y 1891 los precios de las pieles de lobos finos fueron, respectivamente, de \$5, \$2,75 a \$4, \$10 a \$20 y \$22 (Mayorga, 2019). Como referencia, para 1883 10 a 20 pesos equivalían 16 a 30 chelines, por lo que para el año en cuestión el máximo precio alcanzó a £1. El gobernador del territorio de Magallanes, Mariano Guerrero, expresaba su preocupación por lo inútil de la reglamentación que para aquel entonces prohibía temporalmente la caza, apuntando que “en la actualidad su precio ha decaído un poco i solo se pagan a treinta i cinco chelines. Vale, pues, la pena espónerse a pagar una multa de treinta pesos, que se cubre con el valor de dos cueros, cuando se puede tener la fortuna de cazar en una temporada dos o tres mil lobos” (1897, p. 417).

A pesar de la dramática depredación de los pinnípedos, siempre con el atractivo de los altos precios de las pieles, en la década de 1890 se sumaron a la industria lobera una serie de compañías armadoras cuyos dueños eran ya exitosos empresarios, junto con otras embarcaciones que operaban por cuenta propia y con capitales más modestos. La actividad siguió hasta promediar la segunda década del siglo XX y solo se detuvo cuando “el codiciado lobo de dos pelos sobrevivía en escasos ejemplares, defendido por la ruda naturaleza, refugiado en inaccesibles lugares” (Martinic, 1973, p. 95).

#### REFERENCIAS

- Aguilera, O. (1976). Jetarkte (Puerto Edén), último reducto de los alacalufes. *Revista de Marina*, 95 (714): 513-525.
- Antonini, C. (2012). Piedra Buena, Smyley y el Teatro Bowery en Nueva York. *Boletín del Centro Naval*, 833, 183-190.
- Balch, E. (1909). Stonington Antarctic Explorers. *Bulletin of the American Geographical Society*, 41(8), 473-492.
- Ballester, B. (2017). La pesca y la caza marina en el desierto de Atacama: Luces conceptuales desde los documentos escritos (siglos XVI-XIX). *CUHSO*, 27(2), 89-120.
- Bascope, J. (2018). *En un área de tránsito polar, 1872-1914*. Villa Tehuelches: CoLibris.
- Behring Sea Commission (1893). *Report of the Behring Sea Commission and Report of British Commissioner, of June 21, 1892*. Londres: Harrison and Sons.
- Beerbohm, J. (1879). *Wanderings in Patagonia or life among the ostrich-hunters*. Nueva York: Henry Holt.
- Berguño, J. (1993). Las Shetland del Sur: El ciclo lobero. Primera parte. *Boletín Antártico Chileno*, 12(1), 5-13.
- Bonačić, L. (1941). *Historia de los Yugoeslavos en Magallanes* (Tomo 1). Punta Arenas: Imprenta La Nacional.
- Braun, A. (1934). *El motín de los artilleros*. Buenos Aires: Vial y Zona.
- (1938). El astillero en la tempestad. *Argentina Austral*, 113, 17-21.
- (1969). *Pequeña historia magallánica*. Buenos Aires/Santiago: Francisco de Aguirre.
- (1974). *Pequeña historia antártica*. Buenos Aires: Francisco de Aguirre.

- (1985). *Mauricio Braun. Memorias de una vida colmada*. Buenos Aires: Autoedición.
- Bridges, E. L. (1952). *El último confín de la tierra*. Buenos Aires: Emecé.
- Brito, C. (2012). Portuguese Sealing and Whaling Activities as Contributions to Understand Early Northeast Atlantic Environmental History of Marine Mammals. (pp. 207-222). En: A. Romero, y E. O. Keith (Eds.), *New Approaches to the Study of Marine Mammals*. IntechOpen.
- Busch, B. (1987). *The war against The Seals: A history of The North American Seal Fishery*. Quebec: McGill-Queen's University Press.
- Caillet-Bois, T. (1933). Los salvamentos de Piedra Buena, referidos por él mismo. *Argentina Austral*, 50, 474-476.
- Canclini, A. (1998). *Piedra Buena, su tierra y su tiempo*. Buenos Aires: Emecé.
- Cárdenas, R., D. Montiel y C. Grace (1991). *Los chono y los veliche de Chiloé*. Santiago: Olimpho.
- Cavada, F. (1914). *Chiloé y los Chilotes. Estudios de folklore y lingüística de la provincia de Chiloé (República de Chile) acompañados de un vocabulario de chilotismos y precedidos de una breve Reseña Histórica del Archipiélago*. Santiago: Imprenta Universitaria.
- Caviglia, S. (2015). *Malvinas. Soberanía, memoria y justicia. Vol. II: Balleneros, loberos, misioneros*. Rawson: Ministerio de Educación de la Provincia del Chubut.
- Clark, H. (1887). The Antarctic fur-seal and sea-elephant industries. En G. B. Goode (ed.). *The fisheries and fishery industries of the United States* (Section V, History and methods of the fisheries, in two volumes, with an atlas of two hundred and fifty-five plates. Vol. II, pp. 400-467). Washington: Commission of Fish and Fisheries.
- Chaparro, M. (1917). *Estudio económico-administrativo-social del territorio de Magallanes* (memoria de prueba para optar al grado de licenciado en la Facultad de Leyes y Ciencias Políticas). Universidad de Chile.
- Childs, H. (1997). *El Jimmy. Bandido de la Patagonia*. Punta Arenas: Ediciones de la Universidad de Magallanes.
- Christensen, M., y D. Legoupil (2021). Les techniques de chasse aux mammifères marins des chasseurs-cueilleurs de Patagonie australe. *Les nouvelles de l'archéologie*, 166, 15-20.
- Colby, B. (1990). *For oil and buggy whips: whaling captains of New London County*. Connecticut: Mystic Seaport Museum.

- Darby, M. y J. Darby (1971). *Islands of the Scotia arc and the Antarctic peninsula*. Nueva York: Lindblad Travel Antarctic tourist expedition.
- Darwin, Ch. (2021). *Charles Darwin's Beagle Diary* (editado por R. D. Keynes). Cambridge: Cambridge University Press.
- Deacon, G. (1984). *The Antarctic circumpolar ocean*. Londres: Cambridge University Press.
- Decker, R. (1973). *Whaling Industry of New London*. York: Liberty Caps Book.
- Diario de la goleta Anita*. Fondo José Nogueira, Museo Regional de Magallanes.
- Dickinson, A. (2007). Seal Fisheries on The Falkland Islands and Dependencies: An historical review. *Research Maritime History*, 34, 39-49.
- Dulles, F. (1930). *The old China trade*. Boston: Cambridge University Press.
- Dunn, P. (1889). *Fur-seal Fisheries on Alaska. Investigation of The Fur-seal Fisheries an other Fisheries on Alaska* (pp. I-XXXIX). Washington: Government Printing Office.
- Elliott, H. (1883). The Fur-Seal Industry of the Pribylov Islands, Alaska. En G. B. Goode (ed.). *The fisheries and fishery industries of the United States* (Section V, History and methods of the fisheries, in two volumes, with an atlas of two hundred and fifty-five plates. Vol. II, pp. 320-393). Washington: Commission of Fish and Fisheries.
- Emperaire, J. (2002). *Los nómades del mar*. Santiago: Lom.
- Entraigas, R. (1966). *Piedra Buena, caballero del mar*. Buenos Aires: Secretaría de Estado de Marina, Departamento de Estudios Históricos Navales.
- Eyroa, C. (1884). Apuntes biográficos sobre el Teniente Coronel de la Armada Argentina Luis Piedra Buena. *Boletín del Centro Naval*, I, 340-350, 518-530, 600-627.
- Fanning, E. (1833). *Voyages round the world: with selected sketches of voyages to the South Seas, Northand South Pacific Oceans, China, etc.* Nueva York: Collins & Hannay.
- Fisch, R. (1933). Piedra Buena, industrial, comerciante y poblador. *Argentina Austral*, 50, 470-473.
- Fitz Roy, R. (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, 1831-1836, under the command of Captain Robert Fitz-Roy, R.N.* Londres: Henry Colburn.
- Fur-seal arbitration (1892). *Appendix to the case of The United States before of The Tribunal Arbitration to Convene at Paris under the provisions of the teatry between The United States of America and Great Britain, concluded february 29, 1892* (Vol. II). Washington: Government Printing Office.

- Gay, J. (1987). *American Fur Seal Diplomacy. The Alaskan Fur Seal Controversy*. Nueva York: Peter Lang.
- Gill, J. (1967). Notes on the sealing industry of early Australia. *Journal of the Royal Historical Society of Queensland*, 8(2), 218-245.
- Gleysner, C. y S. Montt (2014). *Kawésqar. Serie introducción histórica y relatos de los pueblos originarios de Chile*. Santiago: FUCOA
- Gobernador Marítimo de Magallanes*. Carpeta 22, legajo 3, folio 1637, Fondo José Nogueira, Museo Regional de Magallanes.
- Gusinde, M. (1986). *Los indios de la Tierra del Fuego. Los Yámana* (tomo II, vol. I). Buenos Aires: Centro Argentino de Etnología Americana.
- Guerrero, M. (1897). *Memoria que el delegado del Supremo Gobierno en el territorio Magallanes don Mariano Guerrero Bascuñán presenta al señor Ministro de Colonización* (tomo 2). Santiago: Imprenta y Librería Ercilla.
- Hanisch, W. (1982). *La isla de Chiloé, capitania de rutas australes*. Santiago: Academia Superior de Ciencias Pedagógicas.
- Haynes, W. (1949). *Stonington Chronology, 1649-1949; Being a Year-By-Year Record of the American Way of Life in a Connecticut Town*. Stonington: Pequot Press.
- Iriarte, A. (1999). Marco legal relativo a la conservación y uso sustentable de aves, mamíferos y reptiles marinos en Chile. *Revista de Estudios Oceanológicos*, 18, 5-12.
- 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*. Canberra: Roebuck Society Publication.
- (1991). *Ships employed in the South Seas trade: 1775-1859* (vol. II, N.º 46). Melbourne: Roebuck Society Publication.
- Kirker, J. (1970). *Adventures to China. Americans in the southern oceans, 1792-1812*. Nueva York: Oxford University Press.
- Lausic, S. (2014). *Biografía cultural de Magallanes. Hombres y mujeres constructores de Historia*. Punta Arenas: Ediciones Universidad de Magallanes.
- (2018). *Estirpes patagónico-fueguinas*. Punta Arenas: La Prensa Austral Impresos.
- Legoupil, D. (2000). El sistema socioeconómico de los nómades del mar de Skyring (archipiélago de Patagonia). *Anales del Instituto de la Patagonia*, 28, 81-119.

- Llarás Samitier, M. (1965). Loberos y piratas en nuestras islas Malvinas. *Argentina Austral*, 403, 24-28.
- Lorton, R. (2011). Falklands Wars: Timeline History of the Falkland Islands. Wordpress 2011 Paper 7.
- Macallister, M. I. H. (2019). Seals, Empires and Mass Politics: The 1893 Fur Seal Arbitration. *The International History Review*, 1192-1209.
- Martinic, M. (1973). Actividad lobera y ballenera en litorales y aguas de Magallanes y Antártica, 1886-1916. *Revista de Estudios del Pacífico*, 7, 7-26.
- (1979). La política indígena de los gobernadores de Magallanes 1843-1910. *Anales del Instituto de la Patagonia*, 10, 7-58.
- (1986). *Nogueira, el pionero*. Punta Arenas: Ediciones Universidad de Magallanes.
- (2004). *Archipiélago patagónico: La última frontera*. Punta Arenas: Ediciones Universidad de Magallanes.
- (2005). Antecedentes para la historia social de Magallanes. Negro y mulatos en el antiguo territorio de colonización. *Magallania*, 33(2), 5-11.
- (2006). *Historia de la región magallánica* (tomo II). Punta Arenas: Ediciones de la Universidad de Magallanes.
- (2020). *Punta Arenas en su primer medio siglo 1848-1898*. Punta Arenas: La Prensa Austral Impresos.
- (2023). Punta Arenas y la pesquería de focas del sur de Patagonia: Capitán Temple en la Gran Feria Internacional de Pesca de Londres, 1883. *Magallania*, 51, 13.
- Martinoli, M. (2018). *Modalidades de explotación, procesamiento y consumo de pinnípedos en la margen meridional de Tierra del Fuego* (tesis doctoral). Universidad de Buenos Aires, Argentina.
- Martinovic, D. (2012). *Punta Arenas ciudad cárcel: Historia de la colonización penal de la Patagonia chilena*. Punta Arenas: Ediciones On Demand.
- Mayorga, M. (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.
- (2017). ¿Fuerte Bulnes o quijote filantrópico?: Informaciones derivadas del gobernador de Fuerte Bulnes Justo de la Rivera y Domingo Espiñeira, intendente de Chiloé. *Magallania*, 45(2), 299-312.

- (2019). *Explotación de guanacos, avestruces y lobos de mar: José Nogueira y las actividades económicas iniciales de Magallanes*. Bajo la Lupa, Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural.
- (2020a). *Pieles, tabaco y quillangos. Relaciones entre loberos angloestadounidenses y aborígenes australes en la Patagonia (1780-1850)*. Santiago: Ediciones de la Subdirección de Investigación del Patrimonio Cultural.
- (2020b). *A la caza de lobos y otras especulaciones: El diario de la goleta lobera Anita*. Bajo la Lupa, Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural.
- (2021). Loberos de Stonington en torno a las costas de Chile y Perú: entre la explotación y apropiación territorial. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, 19, 266-301.
- Mill, H. (1905). *The siege of the South Pole*. Nueva York: Harvard University Press.
- Olivares, J., D. Quiroz y P. Araya (2021). *El oscuro brillo de las pieles. Caza de nutrias en la Patagonia occidental insular, comercio peletero & glamour*. Santiago: Ediciones de la Subdirección de Investigación del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural.
- Plath, O. (1973). *Arte tradicional de Chiloé*. Santiago: Publicación del Museo de Arte Popular Americano, Universidad de Chile.
- Pearson, M. (2018). Living under their boats: a strategy for southern sealing in the nineteenth century – its history and archaeological potential. *The Polar Journal*, 8(1), 68-83.
- Pisano, E. (1997). Los bosques de Patagonia austral y Tierra del Fuego chilenas. *Anales del Instituto de la Patagonia, Serie Ciencias Naturales*, 25, 9-19.
- Quiroz, D. (2007). La caza de lobos marinos en isla Mocha: ¡sólo para valientes! (esto no lo dijo un lobo). En D. Quiroz y P. Toledo (Eds.). *Etnografías Mínimas* (39-46). Santiago: Andros
- (2015). *Cazadores clásicos de ballenas en las costas de Chile (1819-1921)*. Santiago: CDBP-DIBAM.
- (2020). *Soplan las ballenas. Historias sobre la caza de cetáceos en las costas de Chile*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barrios Arana.
- Quiroz, D., y G. Carreño (2017). Narrativas etnográficas sobre ballenas y balleneros en las costas de Chile. *Antípoda*, 28, 35-55.
- Real Academia Española. (1726). *Diccionario de la lengua castellana, en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las frases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua*. Tomo Primero. Madrid : Francisco del Hierro.



- Reeves, R., y T. Smith (2006). A Taxonomy of World Whaling: Operations, Eras, and Data Sources. En J. A. Estes, P. D. DeMaster, D. F. Doak, T. M. Williams y R. L. Brownell Jr. (eds.). *Whales, Whaling and Ecosystems* (pp. 82-101). Berkeley: University of California Press.
- Richards, R. (2003). New market evidence on the depletion of Southern fur seals: 1788-1833. *New Zealand Journal of Zoology*, 30, 1-9.
- Riley, F. (1967). *Fur seal industry of The Pribilof islands, 1786-1965*. Circular 275. Washington: Fish and Wildlife Service, Bureau of Commerical Fisheries.
- Rosales, D. de (1877). *Historia General de el Reyno de Chile. Flandes Indiano*. Santiago: Imprenta del Mercurio
- San Román, M. (2007). La explotación de mamíferos en el sitio de Bahía Buena: economía de canoeros tempranos de Patagonia (estrecho de Magallanes, Chile). En F. Morello, A. Prieto, M. Martinic y G. Bahamonde (eds.). *Arqueología de Fuego-Patagonia. Levantando piedras, desenterrando huesos... y develando arcanos...* (pp. 295-310). Punta Arenas: CEQUA.
- Scammon, C. (1874). *The Marine Mammals of The North-western Coast of North America*. Nueva York: G. P. Putnam's Sons.
- Senatore, X., y A. Zarankin (2007). *Historia de un pasado en blanco: Arqueología histórica antártica*. Belo Horizonte: Argvmentvm.
- Soluri, J. (2013). On edge. Fur seals and Hunters along the Patagonian Littoral, 1860-1930. *Centering Animals in Latin American History* (pp. 243-269). Durham/ London: Duke University Press.
- (2020). Fur Sealing and Unsettled Sovereignties. En K. Hoganson y J. Sexton (eds.). *Crossing Empires: Taking U.S. History into Transimperial Terrain*. Durham: Duke University Press.
- Spears, J. (1922). *Captain Nathaniel Brown Palmer An Old-Time Sailor of the Sea*. Nueva York: The McMillan Company.
- Stehberg, R. (2003). *Arqueología histórica antártica. Aborígenes sudamericanos en los mares subantárticos en el siglo XIX*. Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- Stevens, T. (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.
- Survey of Federal Archives (1941). *Ship Documents of Rhode Island. Ship registers and enrollments of Newport, Rhode Island, 1790-1939* (Vol. I). Newport: Work Projects Administration.

- Temple (1883). *Seal Fisheries*. Papers of The Conferences held in connection with The Great International Fisheries Exhibition. Londres: William Clowes and Sons.
- Torres, J., V. Sierpe, M. San Román y M. Mayorga (2021). Chasse aux otariidés et aux mustélidés. *Les nouvelles de l'archéologie*, 166, 7-14.
- Townsend, E. (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.
- Townsend, C. (1899). Pelagic sealing. With notes on the fur seals of Guadalupe, The Galapagos, and Lobos islands. *The fur seals and fur-seal islands of the North Pacific Ocean. Part III. Special papers relating to the fur seal and to the natural history of the Pribilof island* (pp. 223-274). Washington: Government Printing Office.
- Urbina, X. (2011). Análisis histórico-cultural del alerce en la Patagonia septentrional occidental, Chiloé, siglos XVI al XIX. *Magallania*, 39(2), 57-73.
- (2016). De la Conquista a la República. En C. Aldunate (ed.). *Chiloé* (pp. 122-177). Santiago: Museo Chileno de Arte Precolombino.
- (2018). *Fuentes para la historia de la Patagonia Occidental en el período colonial. Segunda parte: siglo XVIII*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso.
- Varas, C. (1996). *Cien años del Astillero Varadero más austral del mundo. 1896-1996*. Valparaíso: Imprenta Victoria.
- Vega, C. (1993). *La leyenda de Pascualini*. Punta Arenas: Carlos Vega y Cía.
- Vera, R. (1897). *La colonia de Magallanes i Tierra del Fuego (1843 a 1897)*. Santiago: Imprenta de la Gaceta.
- Vergara, S. (1973). *Economía y sociedad en Magallanes, 1843-1877*. Santiago: Facultad de Ciencias Sociales Universidad de Chile.
- Vidal Gormaz, F. (1901). *Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas desde su descubrimiento hasta nuestros días*. Santiago: Imprenta Elzeveriana.
- Vieira, N. (2018). A comparative approach to historical whaling techniques: transfer of knowledge in the 17<sup>th</sup> century from the Biscay to Brazil. En A. Polonia, M. Palma, F. Bracht y G. Conceição. *Cross-Cultural Exchange of Knowledge in the First Global Age* (pp. 125-143). Porto: CITCEM, Afrontamento.
- Watson, A. (1931). A voyage on the sealer Emeline and the Journal. *Zoologica*, IX(14), 475-549.
- Zorrilla, M. (1925). *Magallanes en 1925: Obra histórica, geográfica, estadística comercial e industrial, desde el descubrimiento del estrecho hasta nuestros días*. Punta Arenas: s/e.

# LA CAZA DE BALLENAS EN LAS COSTAS DEL PACÍFICO SURORIENTAL: CONTACTOS Y EVITACIONES (1789-1810)

Daniel Quiroz<sup>1</sup>

## ENTRADA

Los balleneros comerciales ingleses, franceses y estadounidenses ingresan en ese mismo orden al Gran Océano a fines del siglo XVIII. Sus incursiones constituirán, desde el comienzo, un dolor de cabeza justificado para las autoridades coloniales españolas tanto por su temor al contrabando de especies como por las posibles “vinculaciones” que pudieran establecer los balleneros con los “naturales” que habitaban sus costas.

Este “enfrentamiento”, sin exagerar demasiado el término, es particularmente relevante en esta época, ya que provocó una serie de situaciones que nos interesa no solamente describir sino también comprender. En enero de 1789 la fragata ballenera inglesa EMELIA cruza de este a oeste el cabo de Hornos, con lo que se transformó en la primera nave que cazará ballenas en los caladeros del Pacífico (Quiroz, 2020a). Su viaje, muy exitoso, tendrá como consecuencia el inicio de un flujo constante de buques hacia los mares del sur (Jackson, 1978).

## SOUTHERN WHALE FISHERY

Se debe entender el viaje del EMELIA como parte del desarrollo de una pesquería británica que inicia sus actividades en 1775, con la decidida participación de comerciantes y balleneros de Nantucket que estaban “pescando en el océano entre Cabo Verde y Brasil, entre los 31° y 36° Sur”, y que se trasladaron a Londres como consecuencia de la Guerra Revolucionaria (1775-1783) (Jackson, 1978, p. 92). Los británicos llamaron Southern Whale

---

<sup>1</sup> Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Santiago, Chile.

Fishery (SWF) a toda actividad ballenera realizada al sur del paralelo 44° N, para diferenciarla de la Northern Whale Fishery (NWF), que se efectuaba al norte de dicho paralelo (Jackson, 1978).

Desde sus inicios la SWF contó con la iniciativa y el entusiasmo de empresarios londinenses y con el decidido apoyo de los círculos gubernamentales británicos, que apreciaban “el valor de las materias primas para una nación que se estaba industrializando, recalando que el interés en el aceite era el interés de la nación” (Jackson, 1978, p. 93). Fue establecida formalmente por el acta 16 Geo. III. c. 47, de 1776, donde, luego de reconocer la “valiosa pesquería de ballenas descubierta en los mares al sur de la latitud 44 grados norte”, garantiza que los buques involucrados en ella reciban “las mismas recompensas que los que trabajaban al norte de ese paralelo” (Holt, 1820, p. 204). El 16 de junio de 1786 se dicta el acta 26 Geo. III, c. 50 (*Act for the Encouragement of the Southern Whale Fishery*), que buscaba promover y delimitar las actividades balleneras británicas al este del cabo Buena Esperanza y al oeste del cabo de Hornos. El artículo XV del mencionado documento indica que “cualquier buque o velero que navegue o pase al oeste del cabo de Hornos o a través del estrecho de Magallanes para el propósito mencionado [SWF] no deberá pasar al norte de la línea equinoccial o hacer más de 50 grados de longitud Oeste del Cabo de Hornos” (Russell, 1786). Es interesante resaltar que se premiaba a los buques que “fueran más allá de los 36° S y regresaran entre 18 y 28 meses después del 1° de mayo del año de su partida” (Jackson, 1978, p. 101). Esta acta fue modificada en varias oportunidades con el propósito de extender el área permitida de captura de ballenas en el océano Pacífico tanto hacia el norte como al oeste (Clayton, 2014).

Los incentivos dirigidos a empresarios privados en aquellas áreas de la economía que eran de gran interés gubernamental eran una práctica común y muy extendida. Para cobrar los premios ofrecidos por las autoridades, los empresarios balleneros debían enviar a la Oficina de Aduanas la documentación que comprobara el cumplimiento de los requisitos para obtenerlo

y contar con su aprobación mediante un informe elaborado y firmado por el Comisionado de Aduanas<sup>2</sup>.

En 1776 participaron 12 buques en la SWF, con un arqueo de 1.977 toneladas. En 1784 fueron 15, con 3.109 toneladas. El número varió mucho durante los años intermedios: 13 (2.103 ton) en 1777, 19 (3.038 ton) en 1778, 4 (467 ton) en 1779, 7 (771 ton) en 1780, 6 (757) en 1781, 6 (910 ton) en 1782, y 9 (1.040 ton) en 1783<sup>3</sup>.

En un cuadro comparativo elaborado en 1790 por la Aduana de Londres<sup>4</sup> se muestra que entre 1785 y 1789 llegaron de la SWF un promedio anual de 28 buques, distribuidos de la siguiente manera: 11 en 1785, 16 en 1786, 28 en 1787, 42 en 1788 y 42 en 1789. La productividad de la flota alcanzó las 9.940 toneladas de aceite (promedio anual de 1.988 toneladas) con una ganancia, considerando no solo el aceite, sino también las barbas de ballena y las pieles de lobo marino, de £ 270.382 (promedio anual de £ 54.076)<sup>5</sup>.

Los principales empresarios comprometidos en esta “pesquería” y cuyos buques regresaron durante 1788 eran Enderby & Sons, con ocho naves; Lucas & Co., con cinco, Champion & Co, con cuatro; y Mather & Co., con tres. El buque que más dinero produjo fue el KENT, de Enderby & Sons, con £ 5.423<sup>6</sup>.

Existen algunas discrepancias entre los datos entregados por los empresarios balleneros y los datos oficiales proporcionados por la Aduana de Londres. Según lo manifestado por Enderby & Sons, en 1788 habían regresado

---

<sup>2</sup> Commissioners Customers on Memorial of Samuel Enderby & Premium on 5 ships employed in the Southern Whale Fishery. Records of Treasury, T1/671, item 1566. National Archives, Kew, Inglaterra.

<sup>3</sup> An account of the Number of Ships, and their Tonnage, fitted out in Great Britain for the Southern Whale Fishery, 10 de abril de 1786. Public Record Office, PRO 30/8/259, f. 199. National Archives, Kew, Inglaterra.

<sup>4</sup> A State of the Southern Whale Fishery, 16 de mayo de 1790. Public Record Office, PRO 30/8/259, f. 161. National Archives, Kew, Inglaterra.

<sup>5</sup> Si tomamos en cuenta el precio real de una mercancía (aceite, barbas de ballena, pieles) y la inflación estimada para el periodo 1790-2019, (ver Bank of England, “Inflation calculator”, [www.bankofengland.co.uk](http://www.bankofengland.co.uk)), £1 de 1790 sería equivalente a £152 de 2019. Es decir, las ganancias de la SWF para el periodo 1785-1789 fueron de £41.098.064 actuales.

<sup>6</sup> An account of Number of Ships with their Cargoes, which returns from the Southern Whale Fishery to England in the year 1788, as furnished by Mr. Enderby, one of the Adventurers. Public Record Office, PRO 30/8/259, f. 160. National Archives, Kew, Londres.

45 de los buques empleados en la SWF, que trajeron en total 668 toneladas de aceite de esperma, 2.424 toneladas de aceite de ballena, 1.817 quintales de barbas de ballena y 64.857 pieles de lobos marinos. La carga total fue avaluada en £ 90.599 y los premios obtenidos por los buques en £ 6.300. En ese informe se reportan también los precios de cada producto: una tonelada de aceite de esperma costaba £ 60; una tonelada de espermaceti (*head matter*), £ 68; una tonelada de aceite de ballena, £ 14; un quintal de barbas de ballena, £ 5, y cada piel de lobo marino, £ 0,1. En diciembre de 1788 había 49 buques británicos ocupados en la SWF, pero solamente uno, el EMELIA, 278 toneladas, capitán James Shields, de Enderby & Sons, Londres, “se había dirigido al oeste del Cabo de Hornos”<sup>7</sup>. Un año después, en noviembre de 1789, había 51 buques ingleses operando en los mares del sur, de los cuáles solo cinco habían salido de Gran Bretaña en 1788: el EMELIA seguía siendo el único buque en aventurarse “más allá” del cabo de Hornos<sup>8</sup>.

Como bien señala Samuel Enderby Jr. en una nota enviada el 30 de agosto de 1790 a William Pitt Jr., primer ministro de Gran Bretaña:

La Southern Whale Fishery comenzó desde Inglaterra en el año 1775, cuando se emplearon apenas diez buques; su número fluctuó luego como consecuencia de las guerras y capturas, incluso el año 1782 solo se usaron tres; desde ese periodo su número ha aumentado anualmente y con mucho éxito; ahora [1790] se usan 68 buques con un valor superior a las £ 200.000, en los que navegan 1.400 marineros y aprendices, quienes, más allá de toda duda, proporcionarán los mejores hombres de mar que luego tenga este país<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> An account of the vessels now out on the Southern Whale Fishing made up to 31<sup>st</sup> December 1778. British Library, Liverpool Papers, Volumen I (Add MS 38391 [1788-1789], fs. 92-93.

<sup>8</sup> Caledonian Mercury (Edimburgo), 21 de agosto de 1790.

<sup>9</sup> Samuel Enderby Jr. a William Pitt Jr. (Statement on Southern Whale Fishery), 30 de agosto de 1790. Public Record Office, PRO 30/8/133, fs. 35-36. National Archives, Kew, Inglaterra.

## EL VIAJE DEL EMELIA

El viaje del EMELIA a las costas del Pacífico suroriental fue planificado por Enderby & Sons de manera cuidadosa. Le escribe a Joseph Banks el 26 de agosto de 1788 diciéndole que

tiene un buen barco, el EMELIA, listo para partir en una semana a la pesca de ballenas del sur alrededor del Cabo de Hornos y le pregunta si Juan Fernández está poblado y si es así, si habría algún riesgo para su barco de ser incautado si recalaba en el lugar; si sabe si hay cachalotes alrededor del Cabo; si hay algunos buenos mapas de ahí y le ofrece si necesita algo a cambio que pueda procurarle (Fraser, 2014, p. 41<sup>10</sup>).

La información que se entrega sobre su zarpe no es muy precisa, pero la fecha más probable es aquella que fija la salida de Paul's Wharf, el muelle de los Enderby en el Támesis, el 11 de septiembre de 1788<sup>11</sup>. El 29 de septiembre la nave está anclada en Downs, esperando zarpar en su viaje a los mares del sur<sup>12</sup>. La nave llega a Falmouth, en el sur de Inglaterra, y Samuel Enderby Jr. informa que zarpa de este puerto recién el 11 de octubre de 1788, rumbo a Las Palmas, en la Gran Canaria. Sale de Las Palmas el 31 de octubre, después de haber permanecido dos días en el puerto, y llega a las islas de Cabo Verde el 11 de noviembre de 1788; zarpa de ahí el 20 del mismo mes y se dirige a Río de Janeiro<sup>13</sup>, donde, luego de reparar una pequeña fuga en el casco, sale el 25 de diciembre rumbo al cabo de Hornos<sup>14</sup>.

---

<sup>10</sup> Fraser señala que la carta original se encuentra en la Library and Archives, Royal Botanic Garden, Kew, Londres, JBK/1/4 Joseph Banks Correspondence, vol. 1, folio 319, c. 1780 (Fraser, 2014, p. 221).

<sup>11</sup> Caledonian Mercury (Edimburgo), 21 de agosto de 1790.

<sup>12</sup> Lloyd's List (Londres), 30 de septiembre de 1788.

<sup>13</sup> Enderby, Samuel & Alexander Champion, 1792. Reply by whaling merchants [Enderby & Champion] to questions about Southern Whale Fishery. BL, Liverpool Papers, Volumen I, Add MS 38393 [6 Jan 1791-31 Mar 1792], fs. 205-206.

<sup>14</sup> Lloyd's List (Londres), 27 de marzo de 1789.0

Desde este punto, podemos seguir el derrotero narrado por el propio Shields en su carta a Enderby & Sons<sup>15</sup>: el 13 de enero de 1789 llega a las costas de Tierra del Fuego, avanzando por el estrecho de Le Maire, donde pudo “ver una gran cantidad de ballenas francas”, pero no intenta cazarlas. El 18 de enero sale de la isla de los Estados rumbo al cabo de Hornos; las corrientes lo llevan hasta los 57° S, donde se encuentra “con muchas islas de hielo”. Luego de luchar con poderosos vientos, el EMELIA logra enderezar hacia el norte, pasa por la boca occidental del estrecho de Magallanes y en latitud 42° S vira hacia el NW. El 23 de febrero de 1789 llega a la isla de Más Afuera, en el archipiélago de Juan Fernández.

El primer punto de tierra que tocan los balleneros en el Pacífico es la parte noroccidental de la isla Más Afuera, “donde encontramos lobos marinos que yacían tan densos en la playa como les permitía el espacio libre que había entre ellos; vimos varias cabras, las que no esperábamos encontrar en este sector de la isla; no bajé con armas de fuego a tierra o podría haberles disparado a varias para compensar la deficiencia de provisiones frescas”. Zarpan con rumbo noreste y el 3 de marzo de 1789, cuando estaban en latitud 31,2° sur (un poco al norte de Tongoy) y a 25 leguas de tierra firme (unos 140 km), capturan sus primeros cachalotes. Shields habla de cinco ejemplares muertos y cuatro escapados. Continúa hacia el norte, donde obtiene, hasta el 7 de mayo, 105 toneladas<sup>16</sup> de aceite de esperma entre los 32° y 17° latitud sur. En ese momento Shields decide ir a cazar lobos, pero como no era temporada en la isla de Más Afuera, se dirige a la isla de los Lobos, a 7° latitud sur y a doce leguas de la costa, donde desembarca el 17 de mayo. Obtiene 870 pieles de lobo fino. El 2 de junio zarpa de la isla rumbo al sur, para continuar con la persecución de cachalotes. Las corrientes lo llevan al suroeste y en la latitud 23° sur estaba a una distancia de 300 leguas de tierra firme. Sin embargo, puede

---

<sup>15</sup> James Shields to Saml. Enderby & Sons, 6 March 1790 (copy, 2 pages). Markham Family Papers, MRK/105/1/113; National Maritime Museum, Caird Library & Archive, Londres (Greenwich), Inglaterra. La citaremos como Carta de Shields a Enderby, 1790.

<sup>16</sup> Corresponde a la tonelada imperial inglesa, equivalente a 955 litros o 0,995 toneladas métricas (Zupko, 1985).



volver y el 5 de julio toca tierra en 16,20° latitud sur (a la altura de Atico, al norte de Mollendo, Perú). Encuentra el lugar despoblado, pero “pleno de cachalotes”. La cantidad de aceite a bordo llega a las 147,5 toneladas y el capitán decide regresar el 15 de agosto de 1789 a casa, sobre todo por los estragos del escorbuto desde hacía un mes en la tripulación<sup>17</sup>.

El regreso sigue la misma ruta. El 5 de septiembre pasa por la isla de Más Afuera y el 23 de septiembre cruza el cabo de Hornos. El 17 de octubre recalca en Río de Janeiro<sup>18</sup>. Permanece casi dos meses en este puerto, recuperando a su tripulación del escorbuto, y el 10 de diciembre de 1789 sale rumbo a Inglaterra. Llega a Dover el 6 de marzo de 1790<sup>19</sup> y el 12 de marzo entra finalmente en Gravesend<sup>20</sup>. El capitán señala que desde que salió de las costas de Brasil “no vio ningún otro buque ballenero”<sup>21</sup>. Se expresa de manera muy satisfactoria del EMELIA: “El buque navega notablemente rápido y es uno de los mejores en los que he tenido los pies a bordo en una fuerte tormenta de viento; no tensa los aparejos y es uno de los barcos más completos para esta pesca de ballenas alguna vez construido”<sup>22</sup>.

La productividad del viaje es notable. Shields señala: “cazamos 27 ballenas, de las que 21 eran grandes y a pesar de haber perdido doce barriles, debido a un mal almacenaje en la bodega, espero que el aceite rondará entre las 143 y 144 toneladas de las cuales 41 corresponden a espermaceti”. En el viaje se obtuvieron también “870 pieles de lobo”<sup>23</sup>.

Las estimaciones usuales señalan que de un cachalote de tamaño mediano se puede obtener, en promedio, 8 barriles de espermaceti y unos 30 a 40 barriles de aceite del resto del cuerpo (Ellis, 2011). En este crucero se capturaron 27 ejemplares que produjeron 143,5 toneladas (145 toneladas si tomamos en cuenta los 12 barriles perdidos), de las cuales 41 eran de espermaceti. Si consideramos que una tonelada es igual a 8 barriles (Zupko, 1985),

---

<sup>17</sup> Carta de Shields a Enderby, 1790.

<sup>18</sup> Id.

<sup>19</sup> Enderby, Samuel & Alexander Champion, 1792.

<sup>20</sup> Lloyd's List [Londres], 16 de marzo de 1790.

<sup>21</sup> Carta de Shields a Enderby, 1790.

<sup>22</sup> Id.

<sup>23</sup> Id.

tenemos que la productividad de espermaceti fue de 328 barriles y la del resto del aceite (*sperm oil*) fue de 832 barriles (con los barriles perdidos). Como los cachalotes capturados fueron 27, se obtuvo en el viaje un promedio por cada ejemplar procesado de 12 barriles de espermaceti y 31 barriles de aceite. El espermaceti representa más de un tercio del volumen de aceite obtenido, muy por encima del promedio histórico, “que era un quinto del total de aceite de esperma”<sup>24</sup>.

#### CONTACTOS CON BUQUES ESPAÑOLES

El capitán Shields relata en su carta que el EMELIA tiene dos encuentros con buques mercantes españoles. El primero sucede el 9 de junio de 1789 en 8° S cuando se topa con un buque que iba de Guayaquil a Lima, a cuyo capitán le pidió que llevara un par de cartas, pero éste se niega porque duda que vinieran a cazar ballenas desde Londres. El segundo acontece el 5 de julio en 16° S con una embarcación que iba de Chile a Lima, cuyo capitán fue “más amable”, intercambiando mercancías por “algunas provisiones frescas”. Estos dos encuentros se ajustan con la declaración efectuada el 17 de enero de 1791 por Samuel Enderby Jr. ante el Committee of Trade & Foreign Plantation, indicando que cuando el EMILIA fue en su viaje de pesca al oeste del Cabo de Hornos “llegó hasta la latitud 7 Sur y no se encontró con ningún buque de guerra español sino sólo con dos mercantes, que se alarmaron mucho, y uno de ellos les proporcionó algunas provisiones frescas”<sup>25</sup>.

Es un desafío encontrar fuentes hispanas que registren el paso del EMELIA por las costas sudamericanas, pues el buque no tocó ningún punto poblado en su viaje. Contamos afortunadamente con una referencia del historiador español Felipe Valdés Hansen (2014) y con los antecedentes que entrega el historiador peruano Jorge Ortiz Sotelo (2015). La revisión de estos

---

<sup>24</sup> An account of Number of Ships with their Cargoes, which returns from the Southern Whale Fishery to England in the year 1788, as furnished by Mr. Enderby, one of the Adventurers. Public Record Office, PRO 30/8/259, f. 160. National Archives, Kew, Londres.

<sup>25</sup> Declaración de Samuel Enderby ante el Committee of Trade & Foreign Plantation, 17 de enero de 1791. Serie Papers of Charles Jenkinson, 1st Earl of Liverpool, Subseries Add. MS 38393, fs. 10-11 British Library, Londres, Inglaterra.

trabajos sugiere que la fragata inglesa tuvo contacto con tres buques españoles, y no con dos, como indica el capitán Shields.

Ortiz Sotelo (2015) señala que el *EMELIA* se encuentra con mercantes españoles dos veces, sobre la base de la información de las Memorias de Gobierno del Virrey Teodoro de Croix (1859 [1790]). El primero habría ocurrido “en la altura de 50 grados al sur”, cuando la fragata *NUESTRA SEÑORA DE LOS PLACERES* de la Compañía de Filipinas, capitán Pedro Pineda, se topa con “una fragata inglesa forrada en cobre, cuyo capitán había pasado a bordo de Los Placeres y le dijo a ésta que venía a la pesca de ballenas” (De Croix, 1859, p. 259; Ortiz Sotelo, 2015, p. 166). El otro encuentro sucede el 25 de abril de 1789, cerca del puerto de Ilo, cuando “un navío inglés, que acaso sería el mismo que también se había avistado cercano a la caleta de Mollendo, intercepta al barco nombrado *LA TARTANA*, que iba a cargar huano a la isla de Patillo”, e informa el capitán, de nacionalidad portuguesa, que

habían pasado en un bote cinco ingleses a *LA TARTANA* con las demostraciones de paz que significaban por las voces “no pelea, no pelea” que articularon: que se informaron del piloto de *LA TARTANA* de los puertos y caletas de aquella costa y de los lugares donde había ballena: que habiéndose hecho recíprocamente unos pequeños obsequios, se habían vuelto a bordo de su fragata, que al parecer estaba recién ensebada y pintada de amarillo: que habían dicho haber salido de Londres y haber arribado al Geneiro<sup>26</sup>: y que así, a proa, como en la toldeta de popa, conducían varios botecitos propios para la operación de la pesca de ballenas: que separada *LA TARTANA* de la fragata, que sería como de 24 a 26 varas de quilla, se había enmarado, hasta perderse de vista; y *LA TARTANA*, no teniendo viento favorable para regresar a Ilo, siguió su viaje a Patillo (De Croix, 1859, p. 260).

Teodoro de Croix asume que “la embarcación avistada y que abordó a *LA TARTANA* parecía ser la misma que encontró la fragata *PLACERES* y que advirtió venir proveída de utensilios para la pesca de la ballena” (De Croix, 1859, p. 261).

---

<sup>26</sup> Se refiere al puerto de Río de Janeiro, en Brasil.

Valdés Hansen habla de un tercer encuentro, ocurrido el 5 de julio de 1789, entre el pailebot español LA ROSA y una fragata inglesa, que cree es la EMELIA. El capitán del pailebot informa que fue “abordado a la altura de Morro Quemado y de la isla de los Lobos (...) por una fragata inglesa, mientras cubría la última etapa de su travesía entre Chiloé y El Callao; se identificaron como balleneros que habían capturado diez y nueve ballenas”. Agrega que eran quizás los mismos que más al sur, en abril, habían abordado otro barco con igual *modus operandi*: “Al anochecer, para aprovecharse de la oscuridad, subiendo a bordo sin previo aviso y calculada intimidación para llevarse o intercambiar aquello que necesitaban” (Valdés Hansen, 2014, p. 44)<sup>27</sup>.

La carta del capitán Shields no informa sobre el encuentro ocurrido en los 50° sur, solamente de los dos posteriores, donde coinciden los lugares, pero no las fechas<sup>28</sup>. Pero tenemos un documento escrito por Pedro de Pineda, capitán de la fragata NUESTRA SEÑORA DE LOS PLACERES, donde relata su encuentro con el EMELIA en la zona del cabo de Hornos. El 6 de febrero de 1789 sube a bordo de su buque el capitán de la fragata EMELIA con cuatro hombres y le informa “por medio del Intérprete, pues no entendía el Español, que había salido de Londres a fines de septiembre, y que arribando al Rio Janeiro para hacer Agua y Leña, dio la vela en aquel Puerto el 23 de Diciembre”. Le contó además que “traía licencia para hacer su Pesca hasta los 180° O. del meridiano de Londres” y que “otras dos embarcaciones saldrían del Támesis con el mismo permiso”. El capitán español le pregunta al inglés por qué no se había quedado en la zona de la isla de los Estados o en la isla de Tierra del Fuego, donde abundan las ballenas, a lo que el capitán Shields responde que las que buscaba no eran de barbas, “que son las que allí

---

<sup>27</sup> Valdés Hansen señala que el documento original se encuentra en el Archivo General de Indias, Chile, legajo 211, N.º 88, fs. 764-767. Se trata de una carta de Ambrosio O’Higgins, presidente de la Audiencia de Chile, escrita en Santiago el 8 de octubre de 1789, dirigida a Antonio Valdés, secretario de Hacienda de Indias, incluyendo una nota del 20 de septiembre de 1789 del gobernador de Valparaíso transmitiendo las noticias dadas por el capitán del paquebote LA ROSA.

<sup>28</sup> El encuentro cerca de la isla de los Lobos sucede, según las fuentes españolas, el 5 de julio, y no el 9 de junio, como manifiesta Shields, quien afirma que el encuentro del 5 de julio habría sido cerca del puerto de Ilo, el que, según las fuentes hispanas, habría ocurrido meses antes, el 25 de abril. Estas discordancias no son tan extrañas, sobre todo sabiendo que la carta de Shields fue escrita meses después de ocurridos los hechos.

se encuentran, sino las que están algo distantes de ella, que son a propósito para las Velas de Esperma”. El buque era, según De Pineda, “una Corbeta como de porte de 180 toneladas con diez portas por banda en las que me parece podrá montar Artillería de a seis”, pero realmente “no tenía alguna, según dijeron los Marineros que venían en el Bote”. El capitán Shields “le dijo también que traía dos años de víveres y que, si no lograba hacerla abundante como se prometía, regresaría por el mismo Cabo de Hornos, de donde se dirigiría al de Buena Esperanza”. Para el capitán de NUESTRA SEÑORA DE LOS PLACERES el buque “no trae otro objeto que no sea el de la Pesca, tenía 4 o 5 botes como lo verifican todos los que fueron a ella”, pero, a pesar de constatar que viene a pescar y no a traficar, encuentra “muy perjudicial su introducción en el Mar del Sur pues en las necesidades de que se vean de buscar Puertos, esta i otras que vengán con el mismo fin, les hará encontrarlos” en distintos puntos de la costa chilena<sup>29</sup>.

#### LOS INGLESES

La llegada del EMELIA a Londres en marzo de 1790 y su exitosa cosecha provoca la salida de otros buques en busca de cachalotes cruzando el cabo de Hornos. El documento de Enderby & Sons y Champion Bros. del 16 de marzo de 1792<sup>30</sup> ofrece información importante sobre los viajes de siete balleneros ingleses, todos iniciados en 1790. Estos buques eran las fragatas GREENWICH, capitán Locke; ATLANTIC, capitán Bassett; EMILIA, capitán Shields, y KENT, capitán Pease, todos de Enderby & Sons, Londres; la fragata NEW HOPE, capitán Dagget, de Thomas Yorke, Londres; la fragata BELLISARIUS, capitán Anderson, de James Mather, Londres; la fragata AURORA, capitán Butler, de Sydenham Teast, Bristol. Si se agrega un octavo viaje, el de la fragata VENUS, capitán Coffin, de Champion & Co, Londres, se completa la lista de “ocho buques, cuatro de ellos de Enderby & Sons,

---

<sup>29</sup> El informe del capitán Pedro de Pineda se encuentra como anexo a la Carta N.º 406 de Teodoro de Croix, virrey de Perú, a Antonio Valdés, secretario de Estado de Hacienda, Marina y Guerra de Indias, 31 de marzo de 1789. Archivo General de Indias, LIMA, 685, fs. 407-412.

<sup>30</sup> Enderby, Samuel & Alexander Champion, 1792.

que se aventuraron en el Pacífico” en 1790 para cazar cachalotes y regresaron entre 1791 y 1792 (Jackson, 1978, p. 109).

En opinión de los propietarios de los buques ingleses, las principales dificultades que de este tipo de viajes se relacionan con las particulares características climáticas de la zona del cabo de Hornos y los problemas para navegarlo, pero tal vez más importante es la aparición del temido escorbuto en viajes demasiado largos, cuando los buques no pueden recalar en puertos donde aprovisionarse de productos frescos. Los sucesivos e interminables conflictos con los españoles también constituyen un impedimento para una circulación más expedita de sus embarcaciones por los mares del sur.

No era todavía un problema la escasez de presas (en este caso, cachalotes) ni menos una supuesta dificultad para capturarlas.

**TABLA 1.** BUQUES BALLENEROS INGLESES QUE SALIERON EN 1790 RUMBO AL OCÉANO PACÍFICO

Buque	Tipo	Ton	Propietario	Capitán	Salida	Llegada	Barriles
GREENWICH	Fra	270	S. Enderby & Sons	J. Locke	17.03.1790	15.08.1791	1.600
ATLANTIC	Fra	222	S. Enderby & Sons	J. Basset	17.07.1790	05.09.1791	600
EMELIA	Fra	278	S. Enderby & Sons	J. Shields	04.07.1790	05.09.1791	1.344
KENT	Fra	265	S. Enderby & Sons	P. Pease	00.05.1790	02.02.1792	s/i
NEW HOPE	Fra	200	Th. Yorke	J. Dagget	00.00.1790	00.00.1791	664
BELLISARIUS	Fra	305	Mather & Co.	T. Anderson	29.07.1790	27.09.1791	600
AURORA	Fra	159	Teast & Co.	P. Butler	00.00.1790	10.02.1792	s/i
VENUS	Fra	295	Champion & Co.	D. Coffin	23.12.1790	20.05.1792	1.500

Fuente: Clayton (2014).

Ton: tonelaje; Fra: fragata; s/i: sin información.

El primer buque en salir, pocos días después del arribo de la EMELIA, fue la fragata GREENWICH, al mando del capitán John Locke, que zarpa de Down el 17 de marzo de 1790<sup>31</sup> y llega al día siguiente a Portsmouth<sup>32</sup>. Sale de este puerto el 21 de marzo, rumbo a los mares del sur<sup>33</sup>. El 12 de abril de 1790 llega a Tenerife, islas Canarias, y el 21 de abril a St. Jago, en las islas de Cabo Verde. Entre mayo y junio caza ballenas en el océano que se extiende entre Cabo Verde y la isla de Trindade. Permanece un par de días en Trindade y sale rumbo a Río de Janeiro, donde arriba el 31 de julio de 1790<sup>34</sup>. El 16 de agosto sale con dirección a los mares del sur, siguiendo las huellas del EMELIA<sup>35</sup>. Su paso por el cabo de Hornos no fue placentero y el escorbuto supuso un gran problema. En una carta enviada a los propietarios del buque, señala: “Tuve un impactante paso por el cabo de Hornos hacia afuera; estuve tratando de salir de ese lugar por casi dos meses antes de poder recorrerlo en uno de los climas más horribles que jamás barco u hombre ha experimentado; casi rompe en pedazos a mis hombres antes de llegar a la costa de Perú; (...) tuve siete hombres con escorbuto antes de abandonar la costa del Perú y si no hubiera sido por las calabazas que tenía cuando salí de la costa, habría tenido que enterrar la mitad de la tripulación del barco”<sup>36</sup>.

El EMELIA sigue al GREENWICH en el que sería su segundo viaje al cabo de Hornos. Zarpa de Deal el 4 de julio de 1790 hacia las islas de Cabo Verde y luego se dirige a Río de Janeiro, desde donde sigue hacia el mar del sur el 6 de septiembre de 1790, luego de permanecer una semana en dicho puerto<sup>37</sup>. No tenemos información sobre su paso por el cabo de Hornos, pero sí de sus severos problemas con el escorbuto. En una carta enviada desde la isla de Santa Helena el 7 de julio de 1791, el capitán Shields les informa a los

---

<sup>31</sup> Lloyd's List (Londres), 19 de marzo de 1790.

<sup>32</sup> Id.

<sup>33</sup> Id., 23 de marzo de 1790.

<sup>34</sup> Enderby, Samuel & Alexander Champion, 1792.

<sup>35</sup> Id.

<sup>36</sup> Captain Locke's Letter to Enderby & Sons, Deal, 13th August 1791. Enderby, Samuel & Alexander Champion, 1792, f. 273.

<sup>37</sup> Enderby, Samuel & Alexander Champion, 1792.

dueños del buque que “la mayor parte de mi tripulación tiene escorbuto y no seré capaz de salir de esta isla por algún tiempo”<sup>38</sup>.

Pocos días después, el 16 de julio de 1790, zarpa de Deal la fragata ATLANTIC, capitán Basset, también de Enderby & Sons, rumbo a los mares del sur<sup>39</sup>. Toca en las islas de Cabo Verde, desde donde sale el 18 de agosto de 1790. Es visto a mediados de marzo de 1791 en el Mar del Sur, con 75 toneladas de aceite<sup>40</sup>.

El GREENWICH recalca el 27 de mayo de 1791 en la isla Santa Helena, en su viaje de regreso. El ATLANTIC lo hace el 7 de julio y el EMELIA, el 21 de julio. Los buques estuvieron en faenas de cacería entre ocho y nueve meses<sup>41</sup>. El GREENWICH llega a Gravesend el 15 de agosto<sup>42</sup>, el EMELIA a Dover el 5 de septiembre<sup>43</sup> y el ATLANTIC a Gravesend también el 5 de septiembre<sup>44</sup>.

El capitán Locke señala: “El capitán Shields y yo obtuvimos en compañía alrededor de 2.000 barriles (250 toneladas) de aceite de esperma entre las latitudes 7 y 17½ sur a unas siete leguas de tierra firme”<sup>45</sup>. El 15 de junio de 1791 el EMELIA, capitán Shields, estaba en la isla Santa Helena con 168 toneladas de aceite<sup>46</sup>. El GREENWICH regresa con 1.600 barriles, es decir, 200 toneladas<sup>47</sup>, pero “podría haber traído 50 toneladas más de lo que traje” si no se le hubiese enfermado parte de la tripulación con escorbuto<sup>48</sup>. Si sumamos las 200 del GREENWICH con las 168 del EMELIA, tenemos un total de 368 toneladas, más de las 250 que Locke indica habrían sido obtenidas en conjunto, es decir, obtuvieron por separado 118 toneladas.

---

<sup>38</sup> Captain Shields’s Letter to Enderby & Sons, St. Helena, 7th July 1791. Enderby, Samuel & Alexander Champion, 1792, f. 274.

<sup>39</sup> Enderby, Samuel & Alexander Champion, 1792.

<sup>40</sup> Lloyd’s List (Londres), 16 de agosto de 1791.

<sup>41</sup> Enderby, Samuel & Alexander Champion, 1792, fs. 273, 274.

<sup>42</sup> Lloyd’s List (Londres), 16 de agosto de 1791.

<sup>43</sup> Enderby, Samuel & Alexander Champion, 1792, f. 274.

<sup>44</sup> Lloyd’s List (Londres), 6 de septiembre de 1791.

<sup>45</sup> Captain Locke’s Letter to Enderby & Sons, Deal, 13th August 1791. Enderby, Samuel & Alexander Champion, 1792, f. 273.

<sup>46</sup> Lloyd’s List (Londres), 16 de agosto e 1791.

<sup>47</sup> Un tun equivale a 8 barriles (Zupko, 1985).

<sup>48</sup> Enderby, Samuel & Alexander Champion, 1792, f. 274.



En marzo de 1791 el GREENWICH había dejado operando en los mares del sur a las fragatas BELLISARIUS, Anderson, con 75 toneladas de aceite; AURORA, Butler, 7 toneladas; KENT, capitán Pease, 45 toneladas; y ATLANTIC, Basset, 57 toneladas. Locke no había visto otros buques “ni a este lado ni al otro del cabo de Hornos”<sup>49</sup>.

#### LOS FRANCESES

El viaje pionero del EMELIA al océano Pacífico, que en enero de 1790 rodeó el cabo de Hornos, abre una ruta segura que será navegada posteriormente por cientos de buques balleneros provenientes de distintos puertos del hemisferio norte, principalmente de Inglaterra, Francia y Estados Unidos.

La pesca de ballenas se reinicia en Francia a fines del siglo XVIII, durante el periodo denominado de “la renovación ballenera”, que se extiende entre 1786 y 1803 (Vincent, 1994). En este tiempo “se explotan nuevos campos de pesca (los mares del sur) y se aplican nuevas estrategias financieras”, sobre todo “gracias al dinamismo económico y a la voluntad inquebrantable de algunos armadores venidos de Nantucket” (Vincent, 1994, pp. 68-69). El rey de Francia otorga una serie de beneficios a los nantuckeses<sup>50</sup>, entre los que se puede mencionar el pago de una prima de 50 libras por barril de aceite descargado en el puerto de Dunkerque, siempre y cuando los buques fueran rearmados en dicho puerto y navegaran bajo pabellón francés (Du Pasquier, 1990).

Numerosos armadores provenientes de Nantucket “se instalan en Dunkerque y tienen un gran éxito” en la pesca de ballenas (Du Pasquier, 1990, p. 44), siendo William Rotch & Sons, Francis Rotch, Francis Macy, Benjamin Hussey y William Haydon los más importantes en 1790. Los armadores nantuckeses, en ocasiones, estaban asociados con armadores franceses como Baecque Frères, Jean Christian Jr. y Dominique Morel & Fils (Du Pasquier, 1990, pp. 55-66). Es así como se forma una gran

---

<sup>49</sup> Lloyd's List (Londres), 16 de agosto de 1791.

<sup>50</sup> Procedentes de la isla de Nantucket, en Nueva Inglaterra.

flota ballenera en Dunkerque y también en otros puertos franceses como Lorient y Le Havre.

En 1789 los caladeros preferidos de los balleneros franceses eran Groenlandia, las costas de Brasil, las costas del sur de África (bahías de Saldanha, Delagoa y Walvis), Santa Helena y Madagascar (Du Pasquier 1990, pp. 186-187).

**TABLA 2. BUQUES BALLENEROS FRANCESES QUE ZARPARON EN 1790 RUMBO AL OCEANO PACÍFICO**

Buque	Tipo	Ton	Propietario	Capitán	Salida	Llegada	Barriles
HARMONIE	Ber	250	F. Macy	D. Starbuck	09.09.1790	09.02.1792	461
BEDFORD	Fra	250	W. Haydon	L. Coffin	17.09.1790	09.12.1792	650
LIBERTÉ	Fra	490	W. Haydon	P. Coleman	28.09.1790	04.04.1792	1.300
NECKER	Fra	300	W. Haydon	J. Hawes	10.10.1790	26.03.1792	839
FALKLAND	Fra	180	W. Rotch & Sons	O. Paddock	12.11.1790	01.01.1792	430
MARIE	Ber	240	W. Rotch & Sons	G. Whippey	12.11.1790	02.07.1792	600
PENELOPE	Fra	305	W. Rotch & Sons	J. Worth	28.11.1790	12.03.1792	1.200

Fuente: Du Pasquier (1990).  
Ton: tonelaje; Ber: bergantín; Fra: Fragata.

El primer ballenero francés en ingresar al océano Pacífico fue el bergantín HARMONIE, de 250 toneladas, de Francis Macy, que zarpó el 9 de septiembre de 1790 desde el puerto de Dunkerque, al mando del capitán David Starbuck (Du Pasquier, 1990, p. 157), y regresó el 9 de febrero de 1792, con 461 barriles de aceite de cachalote<sup>51</sup>. Seguirán en 1790 al HARMONIE otros seis buques, todos saliendo del puerto de Dunkerque: las fragatas BEDFORD,

<sup>51</sup> *Journal de Marseille* (Marseille), 13 de marzo de 1792.

LIBERTE y NECKER, de William Haydon; las fragatas FALKLAND y PENELOPE, y el bergantín MARIE, de W. Rotch & Sons (Du Pasquier, 1990, pp. 72, 187-188).

Tenemos algunos datos fragmentarios sobre las andanzas de los balleneros franceses en el Pacífico. El NECKER, capitán John Howes, se encuentra el 21 de enero de 1791 en los alrededores de la isla de los Estados con el bergantín americano HOPE, capitán Joseph Ingraham. El buque “de Dunkerque, iba a la costa de Perú en busca de cachalotes”<sup>52</sup>. El BEDFORD, capitán Laben Coffin, se encuentra el 3 de febrero de 1791, en la misma zona, con el bergantín americano COLUMBIA, capitán Robert Gray. El buque, “de Dunkerque, Francia, se dirigía al Océano Pacífico, en un crucero ballenero”<sup>53</sup>. Otro relato de este mismo viaje señala que

en latitud 51° 46' sur, mi longitud 60° 52' oeste, a las dos de la tarde, el buque [visto previamente] probó ser el BEDFORD, de Dunkerque, capitán Laben Coffin, rumbo al océano Pacífico para la caza de ballenas; después de comprarles un barril de aceite de espermaceti, partimos navegando más rápido que el BEDFORD hasta el punto de perderlo de vista a popa a las ocho de la noche; cuando el cabo Percival, el extremo más occidental de las islas Malvinas, se hallaba a seis leguas de distancia<sup>54</sup>.

En enero de 1792 se informa que el 25 de junio de 1791 “los siguientes buques pertenecientes a Dunkerque fueron avistados en buenas condiciones en la Pesca del Sur, alrededor del cabo de Hornos”: BEDFORD, Coffin; NECKER, Howes; HARMONY, Starbucks, y MARY, Whippey, y el 25 de julio de 1791, las fragatas PENELOPE, Worth, y LIBERTY, Coleman<sup>55</sup>. El FALKLAND, Paddock, es el único ballenero no observado.

Las campañas balleneras desarrolladas en el Pacífico “demoraban de catorce a dieciocho meses” y la mayor parte de las naves “reportaba

---

<sup>52</sup> Joseph Ingraham, *Journal of the voyage of Brigantine Hope from Boston to the Northwest Coast of America, 1790 to 1792*. Library of Congress, Manuscripts Division, World Digital Library.

<sup>53</sup> John Boit's *Log of the Second Voyage of the Columbia*. En Howay (1921).

<sup>54</sup> John Hoskins' *Narrative of the Second Voyage of the Columbia*. En Howay (1921, pp. 175-176).

<sup>55</sup> Lloyd's List (Londres), 6 de enero de 1792.

únicamente aceite de cachalote” (Du Pasquier, 1990, p. 79). Los siete buques que salieron en 1790 volvieron durante el primer semestre de 1792 al puerto de Dunkerque. Si sumamos lo producido por los siete balleneros de Dunkerque, llegamos a una cifra de 5.480 barriles de aceite de cachalote (Du Pasquier, 1990, pp. 187-188), con un promedio de 783 barriles por buque, muy cerca de las 100 toneladas (97,86 ton).

Este movimiento de naves continuará en los años siguientes sin interrupción, al menos hasta 1803. En 1791 dos nuevos buques son enviados al océano Pacífico: las fragatas LUCIA, 540 ton, de William Haydon, capitán Inott, y LYDIE, 350 ton, de W. Rotch & Sons, capitán Clark. Entre 1791 y 1793 los balleneros franceses capturan en aguas del Pacífico, principalmente “en las costas de Chile y Perú”, cerca de 330 cachalotes que producen un total de 7.600 barriles de aceite (Du Pasquier, 1990, pp. 157-159)<sup>56</sup>.

#### LOS ESTADOUNIDENSES

Según Edouard Stackpole, el buque CANTON, de William Rotch Jr., capitán Whippey, llega a Nantucket a fines de 1790 procedente de Dunkerque “con las noticias sobre el viaje del capitán Shields alrededor del cabo de Hornos”, lo que provoca, de inmediato, que un grupo de armadores de Nantucket envíen “seis barcos, tres de ellos recién construidos”, a los mares del sur. J. Russell & Sons, de New Bedford, prepara al REBECCA, capitán Kersey, para realizar el mismo viaje (Stackpole, 1953, p. 152).

Los primeros buques balleneros que salen al Pacífico desde puertos estadounidenses lo hacen recién en 1791: desde Nantucket, las fragatas BEAVER, capitán Paul Worth; REBECCA, capitán Seth Folger; HECTOR, capitán Thomas Brock; WASHINGTON, capitán George Bunker; WARREN, capitán Robert Meader; FAVORITE, capitán Obed Barnard; y, desde New Bedford, la fragata REBECCA, capitán Joseph Kersey. Todos los buques regresan a sus puertos de salida en el primer semestre de 1793 (Starbuck, 1878, pp. 186-187).

---

<sup>56</sup> Las cifras conocidas corresponden a totales de barriles de aceite. Si suponemos que un cachalote da, en promedio, 23 barriles de aceite, entonces, 330 cachalotes proporcionan los 7.600 barriles de aceite.

**TABLA 3. BUQUES BALLENEROS ESTADOUNIDENSES QUE ZARPARON EN 1791 RUMBO AL OCEANO PACÍFICO**

Buque	Tipo	Lugar	Ton	Propietario	Capitán	Salida	Llegada	Barriles
BEAVER	Fra	Nan	240	S. Barnard	P. Worth	00.08.1791	25.03.1793	1.300
REBECCA	Fra	Nan	s/i	G. Folger	S. Folger	00.00.1791	30.04.1793	1.040
HECTOR	Fra	Nan	s/i	Cartwright, Swain & Co.	T. Brock	00.11.1791	08.04.1793	1.200
WASHINGTON	Fra	Nan	s/i	J. Elkins & Co.	G. Bunker	27.11.1791	08.04.1793	1.200
WARREN	Fra	Nan	s/i	S. & O. Macy & Co.	R. Meader	00.00.1791	00.05.1793	900
FAVORITE	Fra	Nan	s/i	R. & J. Mitchell	O. Barnard	00.00.1791	00.05.1793	500
REBECCA	Fra	NBe	175	J. Russell & Sons	J. Kersey	28.09.1791	23.02.1793	930

Fuente: Starbuck (1878).

Ton: tonelaje; Fra: fragata; Nan: Nantucket; NBe: New Bedford.

La fragata BEAVER, de Nantucket, fue la primera en salir de puertos estadounidenses a “la pesca de ballenas” con rumbo a “los mares del sur”. Zarpa en agosto de 1791 y regresa el 25 de marzo de 1793 con 1.100 barriles de aceite de esperma y 200 barriles de aceite de ballena. Todos los demás buques seguirán pronto la estela de la BEAVER.

No se conserva la bitácora de la BEAVER, pero pudimos consultar las de la fragata REBECCA, capitán Kersey, escrita por el marinero Elijah Durfey<sup>57</sup>, y la de la fragata WASHINGTON, capitán Bunker, de autor desconocido<sup>58</sup>. Durfey relata que “después de un tedioso paso por el cabo de Hornos,

<sup>57</sup> Log kept by Elijah Durfy on board the ship REBECCA, of New Bedford, on a voyage to Atlantic, West Indies, and Pacific Ocean whaling grounds. Log 50, Manuscripts Collection, George W Blunt White Library, Mystic Seaport Museum.

<sup>58</sup> Log of the Ship Washington, 1791-1793. Log 320, MS 220, Ships' Logs Collection, Nantucket Historical Association.

llegamos al Gran Océano Pacífico” a fines de enero de 1792 (f. 80). El WASHINGTON cruza el cabo de Hornos y “el 11 de febrero, tomamos rumbo NNW, con ráfagas de lluvia, granizo y nieve” (f. 8).

El REBECCA sigue la costa sudamericana y el 21 de febrero “a las 6 AM vimos una escuela de ballenas, bajamos nuestros botes y matamos ocho (...) y después encontramos dos más, que en total nos dieron 45 barriles de aceite” (f. 82). El 1 de marzo el WASHINGTON “avista la isla de Masafuera, a 8 leguas de distancia”, luego “pasa por Juan Fernández” y sigue rumbo ENE (f. 11). El 13 de marzo de 1792, en latitud 25° 30’, mata un cachalote, comienza a cortarlo y a freír su grasa en los *tryworks*, obteniendo un total de “56 barriles de aceite”. El 20 de marzo captura una “más pequeña, que les da 23 barriles de aceite” (f. 12).

El 16 de marzo de 1792, latitud 23 grados sur, tripulantes del REBECCA desembarcan

para hacer algunos descubrimientos y fuimos a la orilla con el capitán, no encontramos nada sino rocas, pero después de navegar la costa cerca de una legua, vimos un pasaje de casi una milla de ancho, donde fuimos con nuestro bote; para nuestra sorpresa encontramos una bahía donde cincuenta veleros estarían libres de todo peligro.

El lugar no estaba habitado, “pero vimos varias casas de piedra, cuyos techos estaban cubiertos con costillas de ballenas; también pudimos ver cuchillos, pieles, raspadores, lanzas, limas, remos, objetos que claramente indicaban que los nativos los tenían en sus manos” (f. 83-84). Pudieron observar, además, “grandes ballenas navegado la costa de los 30 a los 23 grados, treinta millas, pero no matamos ninguna”. El 20 de marzo, “latitud 20 grados 30 millas, a unas cinco leguas de distancia de la costa”, vieron “una gran ballena, bajamos nuestros botes y la matamos; nos dio 75 barriles de aceite, 28 de los cuales fueron de la cabeza” (f. 84).

Elijah Durfey indica que el 3 de abril “hablamos con Obed Barnard y George Bunker, capitanes del WASHINGTON y el FAVORITE, de Nantucket; Bunker, 150 barriles, Barnard, 200 barriles” (f. 86). Este encuentro es registrado también por la bitácora del WASHINGTON: “Martes 3 de abril, buen

tiempo, vientos del SSE, navegamos al SW y hablamos con Obed Barnard, con 200 barriles, y con el capitán Carsey [sic], con 100 barriles” (f. 13).

Durfey señala que el 5 de abril “matamos 5 ballenas que, en total, dieron 248 barriles, en latitud 15° 26 millas sur” y el 13 de abril “en la latitud 14° 44 millas sur, capturamos dos grandes ballenas que nos dieron 140 barriles” (f. 86).

Es interesante señalar que desde el 3 de abril el WASHINGTON opera “en compañía” con el FAVORITE, hasta que se separan el 12 de julio (fs. 13-23).

El 17 de julio de 1792 el WASHINGTON fondea en el puerto del Callao, pero debe dejarlo al día siguiente:

se nos preguntó qué necesitábamos, y les dijimos agua, frutas y refrescos para nuestros hombres; y nos dijeron que tendríamos todas esas cosas, pero deberíamos irnos de inmediato; que no tenemos derecho al puerto ni a estar en estos mares; así es que a las 6 de la tarde levantamos el ancla y zarpamos (f. 24).

Se piensa que fue el primer ingreso de un buque ballenero estadounidense a un puerto español en el Pacífico. El registro del buque WASHINGTON tiene una nota al reverso escrita por el capitán español Nicolás Lobato en el puerto de El Callao el 18 de julio de 1792, donde se indica que “le ha informado a Bunker, cuyo buque había tomado suministros en este puerto la noche previa, que estaba prohibido navegar estos mares y que cualquier buque de guerra español podía apresarse cualquier buque que se encontrara allí”<sup>59</sup>.

#### EL TERCER VIAJE DE LA FRAGATA INGLESA EMELIA

La fragata EMELIA realiza tres expediciones con destino al océano Pacífico para cazar cachalotes luego de su viaje inaugural realizado entre 1788 y 1790. El segundo viaje, al mando del capitán James Shields, se inicia el 4 de julio

---

<sup>59</sup> Ship Register of ship WASHINGTON, Sherbourne, Nantucket, 3 de septiembre de 1791. To Thomas Jefferson from Alexander Hamilton, Philadelphia, 13 de mayo de 1793 (Catanzariti, 1997, p. 23).

de 1790 y finaliza el 6 de septiembre de 1791. El tercero, también con el capitán Shields, se lleva a cabo entre el 26 de marzo de 1792 y el 19 de enero de 1794. Finalmente, hay un cuarto viaje, esta vez al mando del capitán George Queded, que comienza el 26 de junio de 1794 y termina el 7 de septiembre de 1796<sup>60</sup>.

El relato del tercer viaje de la fragata EMELIA lo escribió John Nicol, que se embarca en el buque como tonelero (Nicol, 1822, p. 137). La primera tierra que tocaron fue la isla de Bona Vista,

que pertenece a los portugueses, donde tomamos ganado y sal para salar nuestras pieles de lobos; luego nos dirigimos a St. Jago, y tomamos más ganado; de allí a las Islas Malvinas, para gansos y cerdos; luego hicimos Staten Land, y pasamos el Estrecho de Magallanes y el Estrecho de Mair, pero no entramos por ninguno; doblamos el Cabo [de Hornos], luego nos fuimos a nuestro caladero, que estaba entre los 18° de latitud y la Línea<sup>61</sup>.

El tonelero agrega que las calderas “se instalaron antes de que saliéramos de Inglaterra, ya que en los Mares del Sur todo el espermaceti se hierva sobre la cubierta; la caldera está construida con ladrillo refractario (...); queda bastante hermético; una vez que se enciende el fuego, que nunca se apaga hasta que el barco está completamente lleno” (Nicol, 1822, pp. 137-138).

John Nicol asegura que fueron “muy afortunados en nuestra pesca; capturamos una ballena de la que obtuvimos ciento veinticinco libras de ámbar gris, la mayor cantidad jamás traída a Inglaterra por un barco” (Nicol, 1822, p. 138). Después de reunir una apreciable cantidad de espermaceti,

subimos hasta los 3° de latitud, hasta la isla de López<sup>62</sup>, donde matamos treinta mil lobos marinos; tuvimos un tiempo ocupado persiguiéndolos

---

<sup>60</sup> Voyages of Ship Emilia. British Southern Voyages. Recuperado de <https://whalinghistory.org>

<sup>61</sup> Bockstoece piensa que se trata de la línea del ecuador (1972, p. 129), pero Nicol señala en el texto que al ir de Tumbes a Paíta se cruza la línea.

<sup>62</sup> Puede referirse a la isla de los Lobos, en la costa del norte de Perú.



y matándolos; cuando ya tuvimos un número suficiente, comenzamos a matar leones marinos, para obtener pieles para el uso del barco; una de sus pieles tenía que ser cargada por dos hombres; solíamos pararnos en un hueco de las rocas por la mañana y derribarlos con nuestros garrotes cuando se acercaban al mar; luego los apuñalábamos con nuestros largos cuchillos (Nicol, 1822, p. 141).

El EMELIA tocó puerto primero en Tumbes, norte de Perú, “donde fondeamos, y el capitán subió el río nueve millas en su bote, en el que yo también iba, hasta el pueblo de Tumbes”. Allí,

el gobernador y la gente fueron muy amables y educados con nosotros; estuvimos toda la noche en la casa del gobernador, festejando como reyes; el capitán Shields le regaló cerveza negra, un queso, y algunas cosas más, por las que nos habría dado tantos bueyes como quisiéramos, pero solo tomamos uno, que era lo que podíamos usar fresco, ya que había solo dieciséis manos en el barco (Nicol, 1822, pp. 142-143).

Tomaron agua del río y bajaron en el buque “hasta la ciudad de Paita, donde fondeamos en una hermosa bahía, sin salida al mar y tan tranquila como el estanque de un molino” (Nicol, 1822, pp. 142-143).

En la ciudad de Paita, “el gobernador y la gente fueron muy amables con nosotros, pasamos nuestro tiempo de manera muy agradable; todas sus casas estaban abiertas para nosotros; nos obsequiaron con muchas frutas y nos dieron tanta bebida como la que deseábamos beber”. Incluso el gobernador ofrece en su honor “una obra de teatro española” y en la función “nos sirvieron vino, carnes y frutas; pero al no entender el idioma, prestamos más atención a los refrigerios que a la obra” (Nicol, 1822, p. 146).

Los ingleses aprovecharon su estadía en Paita para vender el ámbar gris que llevaban a bordo. Sin embargo, se vieron obligados a abandonarla a toda prisa, pues “uno de nuestros hombres, emborrachándose, dijo abiertamente a la gente que vendíamos ámbar gris y que nos quedaba una gran cantidad para vender”. El gobernador de Paita “mandó llamar inmediatamente al capitán y le informó del peligro que corría”. Le dijo que no estaba

en contra de la venta, “pero si la noticia llegaba a Lima, ordenarían el envío de una fragata a Paita y nos convertirían en presa”. Conseguimos “los suministros que necesitábamos por los que el gobernador no aceptó ningún pago” (Nicol, 1822, pp. 147-148). Cuando zarparon de Paita, “teníamos dos botavaras sobre la popa, y amarrada a ellas una red llena de calabazas, melones y otras legumbres, regalo de estos bondadosos españoles” (Nicol, 1822, p<sup>149</sup>).

El EMELIA navega directamente a Río de Janeiro por la ruta del cabo de Hornos, “donde el capitán Shields tenía la intención de permanecer por algún tiempo, ya que como había completado su cargamento tan pronto, habría perdido la recompensa si hubiera llegado antes del tiempo especificado en la Ley del Parlamento” (Nicol, 1822, p<sup>149</sup>). El capitán justifica su larga permanencia en Río de Janeiro debido al escorbuto que afecta a su tripulación.

Conocemos la productividad de este viaje. Se habrían obtenido 159 toneladas de aceite de esperma, 60 libras de barbas de ballena, 80 libras de ámbar gris y 3.163 pieles de lobos finos, cifras que confirman la idea de “cargamento completo”. Estas cantidades deben ser corroboradas con información independiente, pues se habla de barbas de ballena, mas no se da cuenta de aceite de ballena, que pudo no haber sido extraído por estar interesados solo en el aceite de esperma<sup>63</sup>. En el primer viaje del EMELIA se vieron ballenas francas en la zona de las islas Malvinas, pero no intentaron cazarlas<sup>64</sup>.

#### EL VIAJE DE LA FRAGATA FRANCESA NECKER

Uno de los balleneros franceses, el NECKER, fue abordado “el dos de marzo de 1791, a 35° 30' latitud sur y 72° al oeste de Cádiz”, por el buque de guerra español LIEBRE, al mando del capitán Tomás Geraldino. La nave era “una pequeña corbeta, que se hallaba atravesada sobre las gavias y con bandera francesa”. El teniente de fragata José de Colmenares fue enviado para reunir la información necesaria sobre la nave y, luego de examinar su carga

---

<sup>63</sup> EMILIA (1792-1794). British Southern Voyages. Recuperado de <https://whalinghistory.org>

<sup>64</sup> James Shields to Saml. Enderby & Sons, 6 March 1790.

con la ninguna prolijidad que permitía el viento fresco del SSE y gruesa mar del SO y exigiendo brevedad en el tiempo para no perder momento en la derrota del puerto de Valdivia, recopilé diarios del capitán y piloto de dicha corbeta y habiendo regresado a mi buque aseguré al comandante que el casco, arboladura, embarcaciones menos y demás útiles de pesca eran ingleses y que hasta la gente, incluso el capitán y piloto, me parecieron de la misma nación.

El comandante Geraldino le ordena que, “acompañado del alférez de navío don Antonio de Fiscar y con prudente número de tropa y marinería, pasase por segunda vez al dicho buque y que con él nos dirigiéramos a este puerto de Valparaíso bajo las inmediatas órdenes del Capitán General del Reino de Chile”. El teniente Colmenares indica que

el tiempo que he tardado en llegar desde la separación de la fragata LIEBRE no hemos hecho más que examinar con sumo cuidado los diarios de este capitán y piloto, los que nos aseguran haber salido del puerto de Dunkerque, en Europa, tocado en la isla de Mayo, doblado el cabo de Hornos, y recalado en la punta de la Galera sobre Valdivia.

El teniente Colmenares sospecha que “su venida a estos mares no era con la sola idea de la pesca de ballenas y sí a otros fines muy distintos”, sin embargo, “el completo reconocimiento de todo el cargamento, las continuas indagaciones al mismo capitán y un resumen de longitudes separado de los diarios, nos ha presentado no ser otra su expedición mercantil que a la dicha pesca”. Interrogado el capitán por la razón “de doblar el Cabo de Hornos y hacer tanto más dilatado el viaje, cuando en la costa de Brasil y Patagonia abundaba infinito de ballenas”, le contesta que “de las especias de varias que hay a este lado del Cabo eran tan superior a las de todos los mares, que igual cargamento excedía el 100 por 100 del valor, y que esta ventaja conocían en el norte desde el año de 1788 en que una fragata inglesa hizo su pesca entre Iquique y Arica”. Colmenares entrega luego algunos datos del buque y su tripulación: “Esta corbeta se nombra la NEKER, mide 300 toneladas francesas, sin ninguna artillería; su capitán Juan Haió es natural de Boston,

la tripulación, de capitán a paje 19, suecos, ingleses, franceses y americanos, y pertenece a Mr. Cristiane y Mr. Hondon, comerciantes y vecinos de Dunkerque”. El capitán le informa a Colmenares que salió “de dicho puerto el 10 de octubre de 1790 y el 27 de septiembre del mismo año lo había verificado la fragata LIBERTAD, de los mismos dueños, equipada como la NEKER y para igual destino”. Agrega “que oyó repetidas veces en Dunkerque que si no fuera por las actuales disensiones entre España e Inglaterra habría este año de 91 de 40 a 50 embarcaciones inglesas para la pesca de ballena en los Mares del Sur”. El capitán de la NECKER le cuenta a Colmenares que “encontró en la latitud sur 55° 42’ y longitud occidental de Londres 68° al bergantín americano HOPE (perteneciente al Congreso), de 80 toneladas y 6 cañones de calibre 2”, cuyo capitán le dijo iba a dar la vuelta al mundo y que tenía que unirse con la fragata de su propia nación, la Columbia, en las islas de Otahiti.

Un marinero de la fragata ballenera le informa al teniente Colmenares que el bergantín HOPE es “de un comerciante de Filadelfia y del mismo capitán que la manda, y que se llama Ingreham, que trae un zambo a su parecer hijo de este país por práctico de esta costa, 22 hombres de equipaje, 8 cañones y 9 cajones de armas de chispa y blancas, y cargado de ropas y quincallería”. El mismo marinero asegura que “el ánimo del capitán Ingraham es arrimarse a la costa por los 22 ° de latitud o límites del Reino de Chile y Perú, para verificar el trato ilícito que desde aquel punto piensa correr la costa baja, algunas islas y cargado de peletería por los indios de la parte norte, dirigirse a Cantón y desde ahí regresar por el cabo de Buena Esperanza al puerto de su salida”. Agrega que “la fragata con que dice el capitán de esta corbeta debe unirse dicho bergantín, sale de Filadelfia para el mismo objeto”. Cuenta que avistaron al HOPE en el cabo de Hornos y que navegaron en conserva “hasta el paralelo de 40° en que sobre un furioso temporal del N se separaron”<sup>65</sup>.

Se conserva la bitácora del bergantín HOPE, donde aparecen varios datos de interés sobre la NECKER y su viaje. Los buques se encuentran

---

<sup>65</sup> Esta cita y las anteriores porvienen de “Carta del teniente de fragata José Ignacio Colmenares a Francisco Gil y Lemos. Valparaíso, a bordo de la fragata Necker, 24 de marzo de 1791”. Carta N.º 70 del virrey Francisco Gil de Taboada y Lemos a Antonio Porlier. AGI, LIMA, 698 (27), fs. 128-129r.

el 21 de enero de 1791 cerca de la isla de los Estados. El capitán Ingraham relata así su encuentro: “Cuando vimos los colores franceses los saludé en francés, pero no respondieron, entonces los saludé en inglés y fui contestado en el mismo idioma”. El buque “era el NECKER, al mando de Mr. John Hawes, de Dunkerque, que iba a la costa de Perú en busca de cachalotes”. Ingraham invita al capitán a subir al buque, pero le responden que “en la mañana habían matado un cerdo, entonces me pidieron que fuera a bordo de la NECKER y que enviarían un bote por mí”. El capitán Ingraham cena a bordo del NECKER y fue tan grande la hospitalidad recibida que “acordamos mantener la compañía hasta que hubiéramos doblado el Cabo de Hornos”.

El capitán Ingraham relata que “el buque había salido bajo papeles y colores franceses pero todavía era un buque de construcción americana, como también lo eran el capitán y todos sus oficiales”. Señala que

el mayor estímulo dado por el Gobierno francés a los americanos para instalarse en Francia y equipar sus barcos para el servicio de la pesca de ballenas indujo a muchos de nuestros compatriotas a emigrar, pero creo que la mayor parte de ellos no tienen intención de permanecer entre los franceses más tiempo que el necesario para obtener por su industria la suficiencia que les permita vivir confortablemente en su país.

En su opinión, esto ocurre porque Francia “no puede encontrar hombres en su propia tierra igualmente calificados para perseguir y matar ballenas”, pues, de otra manera, “no les habría dado tales estímulos a los americanos”. Se debe considerar también que el interés de los franceses “va más allá de simplemente un suministro constante de aceite, pues los buques, al estar parcialmente tripulados con marineros franceses, indudablemente, en poco tiempo, les permitirá salir de la situación actual y armar sus propios buques, sin la asistencia de los americanos”. En otras palabras, “ambas partes se necesitan”. Luego, el capitán Ingraham tiene “la oportunidad de devolver la cortesía del capitán Hawes invitándolo y a sus oficiales a venir a bordo del HOPE”. Como Ingraham necesitaba combustible, “el capitán Hawes me suministró un bote cargado con carbón

de mar y yo, por mi parte, estuve feliz de poder darle algunas telas y otros artículos similares que deseaba, de modo que, independiente del placer de la compañía como ya lo observé, el encuentro fue de beneficio mutuo para cada uno”. La NECKER y la HOPE continuaron “en compañía hasta el 1° de febrero en la tarde, cuando, después de dos días de haber experimentado fuertes vendavales del N y el W y capeando vientos en una borrasca al Oeste”, la NECKER rompió dos de sus velas y se alejó “con sus mástiles desnudos, siguiendo a unas cinco millas a sotavento, pero como no hizo ninguna señal que indicara peligro, no la seguí”. Desde esa noche “nunca más volvimos a vernos uno al otro y no he sabido que se hubiese encontrado con un accidente”<sup>66</sup>.

#### EL VIAJE DE LA FRAGATA ESTADOUNIDENSE BEAVER

Un pequeño relato sobre las características del viaje de la fragata BEAVER permite comprender la naturaleza de estas primeras expediciones balleneras:

El capitán Paul Worth, en un nuevo buque de 240 toneladas de carga, llamado BEAVER, zarpó de Nantucket en un viaje ballenero al océano Pacífico en el año 1791. El costo total de dicho buque, equipado para el viaje, con la carga, es de \$10.212. Lleva 17 hombres y tres botes, cada uno tripulado por 5 hombres, quedando dos hombres, llamados guardianes, a bordo del buque cuando los botes están persiguiendo ballenas. La parte principal de su carga, cuando se la equipa para el mar, consiste en 400 barriles de madera con aros de fierro (los restantes, aproximadamente 1.400, con aros de madera), 40 barriles de sal, 3½ toneladas de pan, 30 fanegas de porotos, 1.000 libras de arroz, 40 galones de melaza y 24 barriles de harina. Las provisiones adicionales del viaje fueron 200 libras de pan (Macy, 1835, p. 142).

---

<sup>66</sup> Joseph Ingraham, *Journal of the voyage of Brigantine Hope from Boston to the Northwest Coast of America, 1790 to 1792*. Library of Congress, Manuscripts Division, World Digital Library.

El BEAVER estuvo fuera 17 meses y fue el primero perteneciente a la isla que regresó del océano Pacífico, con una carga de 650 barriles de aceite esperma, valorada en £ 30 por tonelada, 370 barriles de espermaceti, a £ 60 por tonelada y 250 barriles de aceite de ballena, a £ 15 por tonelada. El buque no estaba recubierto de cobre (Macy, 1835, p. 142).

El capitán Thomas Melville, de la fragata BRITANNIA, de Londres, le informa el 31 de marzo de 1792 al capitán Kersey, del REBECCA, que había visto hace un tiempo a la fragata BEAVER de Nantucket, con 180 barriles de aceite de cachalote<sup>67</sup>. Por su parte, el WASHINGTON, junto al FAVORITE, se encuentran el 18 de mayo, en latitud 13°14", con el BEAVER, capitán Paul Worth, que llevaba "850 barriles a bordo", y siguen operando "en compañía" en un mar "pleno de ballenas jorobadas" hasta el 25 de mayo, cuando el BEAVER se aleja<sup>68</sup>.

Fue un viaje exitoso, aunque no estuvo exento de dificultades. El 10 de julio de 1792 la fragata BEAVER fue abordada por nuestra conocida fragata de guerra española LIEBRE, al mando del capitán Tomás Geraldino, que vigila el arribo de buques extranjeros en las costas del Pacífico suroriental. El capitán Geraldino le informa al virrey del Perú que

habiendo reconocido el 10 de julio [de 1792] la corbeta americana denominada VIBORA, del capitán Pablo Worth, armada en Nantucket, le intimé cesase en la Pesca, se separase de estos mares y que de reincidir sería confiscada en los términos que está previsto por S.M., siendo la única novedad de alguna importancia que ha producido esta salida de que doy parte a V.E. en cumplimiento a mi obligación<sup>69</sup>.

---

<sup>67</sup> Log kept by Elijah Durfy on board the ship REBECCA, of New Bedford, f. 85.

<sup>68</sup> Log of the Ship Washington, 1791-1793, f. 20.

<sup>69</sup> Tomás Geraldino a Antonio Valdés, la LIEBRE, en el puerto de El Callao, 5 de septiembre de 1792. Archivo General de la Marina, Expediciones a Indias, legajo 13, documento 86.

Stephen Hussey le informa a Joseph Nourse que

el capitán de la fragata española LIEBRE, que se encontró con el BEAVER, capitán Paul Worth, en un viaje ballenero a doce leguas de la costa del Perú en trece grados de latitud, le informó a Worth que no tenía derecho a navegar en estas aguas por carecer de un pasaporte del rey español y escribió en el reverso del registro de BEAVER de que estaba sujeto a incautación, pero después de asegurarse de que no estaba en un viaje comercial, liberó el barco y advirtió a Worth que abandonara la costa peruana o arriesgaría la pérdida del buque como botín de otro navío armado español.

Al llegar el buque a Lima, “en peligro debido a la enfermedad de la tripulación y la falta de suministros, un oficial español le ordenó a Worth que abandonara el puerto lo antes posible, por falta de un pasaporte del rey”. Hussey termina señalando que “estas circunstancias demuestran que la participación en la pesca de ballenas en el Océano Austral se perderá para los buques estadounidenses a menos que se puedan obtener credenciales suficientes para protegerlos contra los insultos y lesiones de los buques armados españoles”<sup>70</sup>. Stephen Hussey está solicitando una intervención federal que les permita obtener a los buques balleneros las credenciales correspondientes.

Al reverso, el registro de la fragata BEAVER tiene dos inscripciones: la primera, escrita por el capitán Tomás Geraldino, “a bordo de la LIEBRE el 10 de julio de 1792, declara que informó a Worth, cuyo barco había llenado 900 de los 1.300 barriles de aceite previstos en un viaje ballenero, que España prohíbe a todas las naciones navegar o pescar en estos mares y que su barco sería detenido y confiscado si no salía de esta costa”; y la segunda, escrita por el alférez de navío Luis Lasqueti, “en El Callao, el 4 de agosto de 1792, expresa que no se le permitió entrar a este puerto al BEAVER, por no haber

---

<sup>70</sup> Letter from Stephen Hussey to Joseph Nourse, Nantucket, 23 de abril de 1793. To Thomas Jefferson from Alexander Hamilton, Philadelphia, 13 de mayo de 1793 (Catanzariti, 1997, p. 23).



necesidad de ello y que había informado a Worth que su navío podía ser detenido por cualquier navío de guerra español en este puerto”<sup>71</sup>.

#### LOS ESPAÑOLES

En el siglo XVIII “todo el bacalao y el aceite de ballena que se consumía” en España venía del extranjero, “con el consiguiente desequilibrio en la balanza comercial española” (Valdés Hansen, 2014, pp. 19-20). Se pensó en retomar la actividad ballenera en los caladeros del Atlántico norte que tantos ingresos le había proporcionado a España durante el siglo XVI, de modo que la formación de la Compañía de Ballenas de San Sebastián<sup>72</sup>, una “iniciativa vasca respaldada por Felipe IV en 1734”, fue “el último intento por reactivar[la]” (Valdés Hansen, 2014, p. 29). Sin embargo, las expectativas no se cumplieron y la compañía fue disuelta en 1757 (Unsain, 2012, p. 85).

Se intenta, entonces, desarrollar esta “actividad en la costa de la Patagonia”, con un doble propósito: “contribuir a la expansión (...) del recientemente creado Virreinato de La Plata (1777) y estabilizar la balanza comercial lastrada por las importaciones de bacalao y aceite de ballena” (Valdés Hansen, 2014, p. 30). En consecuencia, se crea por Real Cédula de S. M. del 19 de septiembre de 1789 la Real Compañía Marítima, cuyo objetivo era “hacer la pesca en los mares de mis dominios en Europa, África y América, de todas las clases de peces propios para salar y curar, y beneficiarlos de esta o cualquiera otras maneras, como también la pesca de ballena y de otros peces de grasa para reducirlos a ella” (*Cédula de S. M.*, 1789), pero también poblar la región patagónica austral y controlar “la multitud de embarcaciones inglesas, americanas y francesas que en estos dos últimos años han cruzado y cruzan nuestros mares y dichas costas con el fin de la pesca de la ballena” (Sanz, 1913, p. 93), que ponían en peligro el control hispano sobre estas regiones (Díaz de Guerra, 2003).

---

<sup>71</sup> Ship Register of ship BEAVER, Sherbourne, Nantucket, 7 de octubre de 1791. To Thomas Jefferson from Alexander Hamilton, Philadelphia, 13 de mayo de 1793 (Catanzariti, 1997, p. 23).

<sup>72</sup> Ciriquiain Gaiztarro (2010, pp. 247-253) entrega información abundante sobre el funcionamiento de la empresa y todas sus dificultades.

La Real Compañía Marítima construyó instalaciones balleneras en puerto Deseado, Argentina, y en Maldonado, Uruguay, pero sus operaciones no tuvieron demasiado éxito y fue suprimida, por decisión real, el 10 de julio de 1803 (Silva, 1978). Los españoles no tenían la capacidad ni conocimientos técnicos necesarios para desarrollar una actividad ballenera realmente exitosa, de modo que las razones de su fracaso tienen que ver, por una parte, con sus insuficientes recursos materiales, financieros y humanos, su nunca resuelta dualidad estructural (empresa pesquera/empresa colonizadora) y “una negativa coyuntura bélica desencadenada a partir de 1796” (Martínez Shaw, 2008, p. 594).

También surgieron algunas iniciativas empresariales para impulsar la pesca de la ballena desde las costas del océano Pacífico, aunque el monopolio de la Real Compañía Marítima era un freno para todas ellas.

En *Mercurio Peruano* se indica que la importancia de la pesca de ballenas “en nuestra costa, hace considerar su establecimiento con la más seria atención” y que bastaría “ver de una ojeada lo que cuesta el venir desde los reinos del norte en la Europa hasta estas costas sin otro objeto que el de la pesca de la ballena” para comprender que nuestros gastos “nunca excederán de la mitad de lo que cuestan aquellas expediciones”. Luego enumera una serie de ventajas de pescar ballenas desde las costas peruanas: “No hay por qué recurrir a grandes distancias en solitud de la pesca, pues las orillas sirven solo de observatorio, sin necesidad de subir a la elevación de las cofas para observar ejércitos de ballenas”; “las maderas de construcción proporcionadas para esquifes, los lloques de nuestra cordillera para astas de los arpones, el cobre de Coquimbo para calderos, el alerce de Chiloé para toneles, el fierro importado sobre los mismos puertos y los montes de estos valles por su leña”; para terminar señalando que todos estos recursos “están brindándose para la empresa y parece (...) que acusando vuestra inacción” (*Mercurio Peruano*, 2 de febrero de 1794).

Alejandro Malaspina sugiere formar una empresa pesquera que opere desde dos lugares, Coquimbo y Tomé:

Los paquebotes se ocuparían de la pesca de la ballena en alta mar y harían un viaje a Juan Fernández en busca del bacalao y congrio que allí se pescase; entre tanto, las lanchas repartidas desde Copiapó a la isla Santa María

se ocuparían ya en las pescas de los mismos róbalos, congrios y corvinas, ya en el beneficio mismo de las ballenas, de las cuales está llena la costa, particularmente hacia Concepción (1885).

Es notable el requerimiento que hace el mismo Malaspina en 1790, como parte de un cuestionario sobre Chiloé, para que Antonio Mata averigüe “si en estas costas hay abundancia de ballenas, lobos marinos u otros peces de grasa, esperma y aceite y si hay aquí o ha habido, algún método de cogerlas y aprovecharlas”<sup>73</sup>. No es una información que estuviera disponible en ese momento.

Una iniciativa del propio Ambrosio O’Higgins en las costas de Atacama y Coquimbo es abandonada “por costoso y difícil el proyecto de la pesca de ballenas”, pero permanecerá en el imaginario colectivo durante muchos años.

Un proyecto “chileno” bien concreto lo elaboró Juan José de Santa Cruz, quien lo presentó en 1790:

Bien sabemos que en España es grande el consumo de aceite de ballena. Que los ingleses la vienen a pescar a nuestras costas para sacar con ella del mismo España la plata, que estos maestros de la especulativa expenden grandes costos y mucho tiempo para el logro de este ingreso; pues cuanto más fácil sería si los chilenos desde su misma casa, esto es desde la costa, sin internarse muchas leguas en el mar, consiguieran este ventajoso arbitrio, con embarcaciones menores y ligeras, como las que los extranjeros llevan en sus fragatillas y las herramientas necesarias de fierro, tenían hecho todo el costo. Con éstas podían seguir y herir las ballenas que llegan a tocar la costa, y siguiéndolas 4 o 6 leguas hasta que se desangrasen, las tirarían por un cabo a tierra, en donde teniendo una cómoda oficina las cocinarían para sacarles el aceite que, acopiado en pipas con facilidad, se conducirían al Callao con destino para España, y aunque no fuese más que en número de dos millones de libras a dos reales, tenían para pagar los 500.000 pesos que se gastan aquí anualmente en géneros de Castilla, y esta plata que hoy

---

<sup>73</sup> Carta de Alejandro Malaspina a Antonio Mata, San Carlos de Chiloé, 9 de febrero de 1790 (en Sagredo y González, 2004). El original se encuentra en Museo Naval (Madrid), Ms. 426, fs. 131-132.

sacan los ingleses de España, entraba en ella de menos y quedaba de más en Chile (De Santa Cruz, 2004).

En un documento anónimo de 1790 se indica que es preciso “permitir por ahora a aquellos peces señorearse y pasar el mar en esta parte sin que experimenten de nosotros hostilidad alguna por medio del arpón. Tiempo vendrá en que lleguen a ser perseguidos, como en otras partes, y hacerse de su pesca un comercio considerable” (2004, pp. 681-682)<sup>74</sup>. Este comentario es absolutamente premonitorio y representa de forma acertada la actividad ballenera desarrollada por buques norteamericanos, ingleses, franceses y alemanes en las costas chilenas desde fines del siglo XVIII hasta la primera mitad del siglo XIX.

#### RELACIONES CON LOS BALLENEROS

En la última década del siglo XVIII España concreta una serie de acuerdos vinculados a la pesca de ballenas con naciones foráneas. El 28 de octubre de 1790 se firma la Convención de Nootka, donde España le reconoce a Inglaterra no solo su derecho a pescar en el Pacífico, sino también a residir de forma temporal en los lugares que no estuvieran ocupados por los españoles y a comerciar con los naturales del lugar. El artículo III de la Convención dice:

Y a fin de estrechar los vínculos de amistad y de conservar en lo venidero una perfecta armonía y buena inteligencia entre las dos Partes Contratantes, se ha convenido que los súbditos respectivos no serán perturbados ni molestados, ya sea navegando o pescando en el Océano Pacífico ó en los mares del Sur; ya sea desembarcando en las costas que circundan estos mares, en parajes no ocupados ya, a fin de comerciar con los naturales del país, o para formar establecimientos, aunque todo ha de ser con sujeción a las restricciones y providencias que se especificarán en los tres artículos siguientes<sup>75</sup>.

---

<sup>74</sup> El original se encuentra en Museo Naval (Madrid), Ms. 338, fs. 99v-100v.

<sup>75</sup> Convención de Nootka (1796). Convención concluida entre España e Inglaterra, transigiendo varios puntos sobre pesca, navegación y comercio en el Océano Pacífico y los mares del Sur, firmada en San Lorenzo el Real a 28 de octubre de 1790.

El Tratado de San Lorenzo, por su parte, firmado en 1795 entre España y Estados Unidos, pretende generar una normativa general para regular la presencia de buques balleneros estadounidenses en las costas pacíficas sudamericanas. El artículo VIII del Tratado de San Lorenzo señala:

“Cuando los súbditos de una de las dos Partes Contratantes, con sus buques, bien sean públicos o de guerra, bien particulares o mercantiles, se viesen obligados por una tempestad, por escapar de piratas o enemigos, o por cualquiera otra necesidad urgente, a buscar refugio en alguno de los ríos, bahías, radas o puertos de abrigo, una de las dos Partes, serán recibidos y tratados con humanidad, gozarán de todo favor, protección o socorro, y les será lícito proveerse de refrescos, víveres y demás cosas necesarias para su sustento, para componer sus buques y continuar su viaje, todo mediante un precio equitativo; y no se les detendrá o impedirá de modo alguno el salir de dichos puertos o radas, antes bien podrán retirarse y partir como y cuando les pareciere, sin ningún obstáculo o impedimento” (*Colección de los Tratados de Paz*, 1796, pp. 369-370)<sup>76</sup>.

Estos tratados eran, en la práctica, una invitación para que no solo los balleneros ingleses, sino también, estadounidenses y franceses, se dirigieran a los mares del sur, considerados hasta ese momento un *Mare Clausum* hispano (Pereira Salas, 1971, pp. 73-75), y pudieran desarrollar sus actividades sin mayores sobresaltos.

A fines del siglo XVIII los buques balleneros franceses, ingleses y “anglo-americanos” comienzan a ingresar en los diversos puertos de la Gobernación de Chile. A pesar de las restricciones establecidas para dificultar la recalada de buques extranjeros en las costas ocupadas por los españoles, la presencia de naves balleneras de diversas nacionalidades registra un considerable aumento entre 1791 y 1810, de modo que pasó “a ser una incómoda rutina

---

<sup>76</sup> Tratado de San Lorenzo (1796). Tratado de amistad, límites y navegación concluido entre su Magestad Católica y los Estados Unidos de América; firmado en San Lorenzo el Real a veinte y siete de octubre de 1795, y ratificado en Aranjuez a veinte y cinco de abril de 1796 (*Colección de los Tratados de Paz*, 1796, p. 415).

en las costas de Chile” (Pereira Salas, 1971, p. 209). En consecuencia, los incidentes serán cada vez más frecuentes, lo que obligará a las autoridades coloniales a solicitar instrucciones precisas para tratar con estas dificultades, las que no siempre serán muy claras ni llegarán de manera muy oportuna.

En 1792 arriba a Valparaíso, procedente de Juan Fernández, la fragata ballenera francesa LUCIA<sup>77</sup>, capitán Robert Inott, uno de los primeros balleneros extranjeros en recalar en un puerto chileno habilitado, que solicitó autorización para contratar más hombres, ya que “a causa de las deserciones y de los efectos del escorbuto” no tiene cómo maniobrar el buque. Se le otorgaron las facilidades correspondientes e incluso se dispuso que “salten a tierra los más agravados, a una casa separada, donde serán custodiados por unos guardias y asistidos del referido cirujano, con la interdicción conveniente y costeados los medicamentos y refrescos con la posible economía de cuenta de la Real Hacienda por no traer estos extranjeros moneda corriente del país”. Existe, sin embargo, preocupación entre las autoridades hispanas de que esto se transforme en una práctica recurrente<sup>78</sup>. La fragata LUCIA ingresa posteriormente al puerto de El Callao, donde será atendida nuevamente<sup>79</sup>.

Ambrosio O’Higgins, intendente de Concepción (1786-1788), luego gobernador de Chile (1786-1796) y finalmente virrey del Perú (1796-1800), fue uno de los funcionarios gubernamentales que mostró una mayor preocupación por la presencia de balleneros en las costas de Chile y Perú, sobre todo por la posibilidad de que los buques extranjeros se estuvieran dedicando también al contrabando. En una carta enviada desde Santiago de Chile el 15 de marzo de 1792 les informa a las autoridades peninsulares que

---

<sup>77</sup> Fragata ballenera francesa LUCIA, 540 toneladas, capitán Robert Inott, armador William Haydon, sale de Dunkerque el 19 de abril de 1791 y regresa el 31 de enero de 1793 con 790 barriles de aceite de cachalote (Du Pasquier, 1990, pp. 188-189).

<sup>78</sup> Carta de Ambrosio O’Higgins, presidente de la Audiencia de Chile, a Antonio Porlier, secretario de Gracia y Justicia, Santiago, 14 de marzo de 1792. Archivo General de Indias, Chile, 198, 6.

<sup>79</sup> Documentos contables a cargo de José Manuel de Tagle e Izazaga, comisario de Guerra y ministro de Real Hacienda y Marina, sobre los gastos efectuados en la habilitación de la fragata francesa ballenera LUCIA [LUCILA], propiedad de Juan Cristin William Haddon y compañía, de Dunkerque, que arribó al puerto del Callao al mando de su capitán Roberto [Robert] Inott. Archivo General de la Nación, Lima, Perú. Sección Comisaría de Guerra y Marina, Serie Ministerio de Marina, Sub-Serie Buques (GM-CO 4.4) Caja 84, N.º 620, 8 fs.

con motivo de ser repetidas las arribadas que han hecho a las costas del Perú y de este Reyno diversas embarcaciones inglesas, francesas y angloamericanas, para continuar viaje a la India e Islas Orientales o permanecer en estos mares al designio de la pesca de ballena, me han dirigido algunos gobernadores subalternos de este mando varias consultas relativas a los casos en que han de ser admitidas, modo en que hayan de socorrerse y precauciones que deben tomarse para evitar todo comercio y trato ilícito.

Como “es negocio de tanta consecuencia, conviene que haya reglas fijas y uniformes sobre la inteligencia y práctica de los artículos convenidos, para que no se falte por nosotros a los derechos de humanidad, ni se consienta a los extranjeros excederse de su literal permiso”, por lo que elabora instructivos para los “gobernadores subalternos” dirigidos “a notificar las penas en que incurren los súbditos de S. M. que de cualquier modo comercien en estas partes con los extranjeros”, y plantea incluso que

en los casos en que sea indispensable y debido suministrar auxilios de esta naturaleza, no trayendo los extranjeros moneda con que pagarlos, se costeen de cuenta de S. M., antes de consentirles vender efectos, para que de ningún modo puedan tener arbitrio ni remota esperanza de acercarse a nuestras posesiones y lograr introducir su comercio con aquel pretexto, causando la mayor confusión y trastorno al interior de estos Reinos e imponderables perjuicios a los reales intereses.

Estos dineros deberán ser reintegrados, “cuidando cada una de exigir de sus viajeros o Armadores, fianzas bastantes para responder de los gastos que ocasionen y se les suplan en estos Países para remedio de sus necesidades”<sup>80</sup>.

---

<sup>80</sup> Carta N.º 101 de Ambrosio O’Higgins Vallenar, presidente de la Audiencia de Chile, a Antonio Porlier, marqués de Bajamar, secretario de Gracia y Justicia, Santiago, 15 de marzo de 1792. Archivo General de Indias, Chile, 198, fs. 36-38.

## BALLENEROS EN COQUIMBO

El 19 y 20 de diciembre de 1793 ingresan al puerto de Coquimbo las fragatas balleneras HÉRCULES, inglesa, y BIRMINGHAM, angloamericana, solicitando permiso para “repararse de los daños que habían sufrido ya en su expedición”. Luego de ser “habilitados los buques en el modo posible, se hicieron a la vela”<sup>81</sup>. Son probablemente los primeros buques balleneros en recalar en Coquimbo. El capitán del BIRMINGHAM recibió órdenes de alejarse de estos mares, “pues solo a la nación británica tenía concedido permiso nuestro soberano para la pesca en ellos, lo que verificó esta mañana luego que saltó el viento”. El 4 de enero de 1794 volvieron al puerto ambas naves, “la inglesa para reparar las averías que había experimentado y la angloamericana para auxiliarla”, permitiéndosele la entrada solo a la inglesa, mientras que la norteamericana fue “notificada que saliese inmediatamente del puerto y de estos mares, como se le había prevenido anteriormente”<sup>82</sup>.

En diciembre de 1794 llegan a Coquimbo cuatro buques balleneros: dos ingleses, ALDERLEY y BELLISARIUS, y dos angloamericanos, RUBY y FAVORITA. El gobernador de Chile le informa al virrey del Perú sobre la naturaleza de estos eventos: el 11 de diciembre de 1794, dos fragatas inglesas, ALDERLEY y BELLISARIUS, procedentes de Londres, que venían “con destino a este mar para hacer en el la pesca de la ballena”, entraron al puerto de Coquimbo debido a “la falta de víveres y la necesidad de hacer recorrer los buques que hacían alguna agua”, y que socorridos “en el modo y con los efectos que pudieron (...) dieron su vela el 21 del mismo mes en continuación de su destino”; el 29 de diciembre “se presentaron al propio puerto y con iguales motivos” dos fragatas balleneras norteamericanas, RUBY y FAVORITA, a las que “se les despidió sin los auxilios que pedían, acaso porque no se juzgaron tan indispensables y urgentes”, y salieron del puerto “el 2 de enero último, poco satisfechos de este acogimiento”. El presidente de Chile remarca

---

<sup>81</sup> Carta de Ambrosio O’Higgins, presidente gobernador y capitán general de Chile, al duque de la Alcudia, Santiago, 12 de abril de 1794. Archivo General de Indias, Estado, 85, 11.

<sup>82</sup> Carta de Víctor Ibáñez de Corbera, subdelegado de Coquimbo, al presidente gobernador y capitán general, La Serena, 5 de enero de 1794. Archivo General de Indias, Estado, 85, 11.



el incremento del “comercio clandestino” en las costas de Chile asociado a la “pesca de ballenas” y propone algunas medidas para frenarlo, entre ellas la presencia de buques de guerra para disuadir a estos pescadores<sup>83</sup>. En el expediente se incluyen los interrogatorios efectuados a los capitanes de los buques balleneros.

El comandante militar de Coquimbo Thomas O’Shee mantiene con los capitanes de las fragatas inglesas “conversaciones familiares” con el fin de obtener “algunas noticias” de interés para “contribuir a precaver los perjuicios para el Estado” de estas incursiones. Son notables los datos que entrega sobre la caza de lobos en el extremo sur de Sudamérica, ya que se comprueba que los mismos buques que pescan ballenas también se dedican a la caza de lobos. El capitán Alcrou, de la fragata ALDERLEY, le cuenta:

Durante el año pasado de noventa y dos se mantuvo siete meses en el estrecho de Maire, ocupado en matanza de lobos; que con este fin aseguró su embarcación, que es la misma en la que viene, en un refugio; que fabricó casa para habitación y un barquito con el cual recorrían los islotes que frecuentan aquellos anfibios y consiguió doscientas cincuenta y ocho pieles; que a esta expedición lo acompañó su esposa; dice también que en toda la referida temporada no vieron indio alguno y que dicho territorio abunda mucho de peces y pájaros.

El capitán Anderson, de la fragata BELLISARIUS, le informa que cuando Alcrou “se retiró del referido estrecho, dejó en él diez hombres para que continuaran la matanza de lobos y que Carlos Clarke, capitán del CHECER, que estuvo en este puerto a fines del noventa y tres, vino encargado de recogerlos al regreso de estos mares, y supone que así lo ejecutó”. O’Shee constata el comercio establecido por estos navíos en las costas americanas al encontrar entre las monedas usadas para pagar las provisiones en el puerto

---

<sup>83</sup> Carta del presidente de Chile Ambrosio O’Higgins al virrey del Perú, 11 de febrero de 1785. Archivo General de Indias, Estado, 85, 18.

de Coquimbo “algunas acuñadas en Lima en este año pasado de noventa y cuatro, lo que no deja duda de que las adquirieron en estos mares”<sup>84</sup>.

El subdelegado subrogante de Coquimbo informa que el 28 de diciembre de 1794, “a las seis de la tarde”, entraron al puerto de Coquimbo los balleneros norteamericanos RUBY y FAVORITA, de Sherbourne (Nantucket, MA), siendo interrogados sus respectivos capitanes, Isaac (Isaiah) Clark y Obidio Bernal (Obed Bernard)”. Los buques navegaban con un permiso otorgado por Jorge Washington, presidente de los Estados Unidos el 7 de septiembre de 1783. El capitán Clark le informa que salió de Nantucket

el diez de julio de setecientos noventa y tres con destino a estos mares a la pesca de ballena, que todo este tiempo lo ha empleado en este ejercicio y que ha muerto a veinte y cinco y le han producido ochocientas barricas de aceite y le faltan quinientas para completar su carga (...), que el valor de la carga completándola puede importar ocho mil libras esterlinas, que las condiciones son que la mitad de lo que produce la pesca es a beneficio del dueño de la embarcación, siendo de su cuenta los gastos y costos y la otra mitad de las utilidades se distribuye entre el capitán y tripulación, que embarcó provisiones para dos años, que entró en este puerto por falta de agua y en Pisco porque había picado el escorbuto a la tripulación, y trae diez y siete hombre y dos muchachos, todos americanos.

Las respuestas del capitán Bernal a las preguntas del subdelegado Varela son sospechosamente semejantes, incluida la cantidad de ballenas capturadas y el número de barriles producidos<sup>85</sup>. El subdelegado interino les permite “hacer alguna aguada y darles algunos refrescos”, lo que contravenía las disposiciones coloniales, por lo que a la llegada del subdelegado de planta se les “intimó se hiciesen a la vela inmediatamente y salieran de estos mares”<sup>86</sup>.

---

<sup>84</sup> Carta de Thomas O’Shee, comandante militar de Coquimbo, al presidente de Chile. La Serena, 8 de enero de 1795. Archivo General de Indias, Estado, vol. 85, pieza 18. Sevilla, España.

<sup>85</sup> Carta de Andrés Varela, alcalde y subdelegado interino de Coquimbo, al presidente de Chile. La Serena, 30 de diciembre de 1794. Archivo General de Indias, Estado, vol. 85, pieza 18. Sevilla, España.

<sup>86</sup> Carta de Víctor Ibáñez de Corvera, subdelegado de Coquimbo, al presidente de Chile. La Serena, 5 de enero de 1795. Archivo General de Indias, Estado, vol. 85, pieza 18. Sevilla, España.

## SALIDA

La caza de mamíferos marinos en las costas sudamericanas es de larga data: indudablemente, no comienza con la llegada de los europeos, pero se intensifica hasta alcanzar proporciones desmesuradas en el siglo xx. La explotación comercial se inicia en las costas del Atlántico suroccidental (Brasil, Uruguay, Argentina) en la segunda mitad del siglo xviii, para llegar recién en la última década de ese siglo a las costas del Pacífico suroriental (Chile, Perú, Ecuador).

La independencia americana significará un cambio sustantivo en las relaciones de las autoridades de las costas del Pacífico suroriental con los buques balleneros foráneos. Se permite su llegada a los puertos, que se abren al comercio, y los balleneros extranjeros podrán cazar cetáceos incluso en las bahías protegidas, como las de Concepción y Coquimbo, y comerciar sus productos en los puertos de Talcahuano y Valparaíso. Las relaciones entre los balleneros ingleses, franceses y estadounidenses adoptarán nuevas formas y su ejemplo será seguido por empresarios nacionales que disfrutarán por un tiempo de las ganancias de este comercio global (Quiroz, 2020b).

## REFERENCIAS

- Anónimo (2004). Pesca del congrio en Copiapó y Coquimbo, 1790. En R. Sagredo y J. I. González. *La expedición Malaspina en la frontera austral del Imperio español* (pp. 681-682). Santiago: Biblioteca Nacional/Universitaria.
- Catanzariti, J. (ed.) (1997). *Papers of Thomas Jefferson. Volume 26: 11 May-31 August 1793*. Princeton: Princeton University Press, 1997.
- Cédula de S. M. para el establecimiento de la Real Compañía Marítima del 19 de septiembre de 1789* (1789). Madrid: Imprenta Real.
- Ciriquiain Gaiztarro, M. (2010). *Los vascos en la pesca de la ballena*. Andoain: Txertoa.
- Clayton, J. (2014). *Ships Employed in the South Sea Whale Fishery from Britain: 1775-1815*. Hertfordshire: Berforts Information Press.
- Colección de los Tratados de Paz, Alianza, Comercio &c, ajustados por la Corona de España con las Potencias Extranjeras desde el Reynado del Señor Felipe Quinto hasta el Presente* (1796) (I, pp. 365-372). Madrid: Imprenta Real.

- De Croix, T. (1859 [1790]). *Memoria de los Virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del Coloniaje español* (tomo V). Lima: Librería Central de Felipe Bailly.
- De Santa Cruz, J. J. (2004). Una breve idea de Chile, 1790. En R. Sagredo y J. I. González. *La expedición Malaspina en la frontera austral del Imperio español* (pp. 489-490). Santiago: Biblioteca Nacional/Universitaria.
- Díaz de Guerra, M. (2003). *La Real Compañía Marítima*. Montevideo: El Galeón.
- Du Pasquier, T. (1990) *Les baleiniers français de Louis XVI à Napoléon*. París: Kronos.
- Ellis, R. (2011). *The Great SpermWhale*. Lawrence: University Press of Kansas.
- Fraser, C. (2014). *The Enderby settlement*. Otago: Otago University Press.
- Holt, F. L. (1820). *A System of Shipping and Navigation Laws of Great Britain and of the Laws relative to Merchant Ships and Seamen and Maritime Contracts*. Londres: Joseph Butterworth & Sons.
- Howay, F. (ed.) (1921). *Voyages of the Columbia to the Northwest Coast 1787-1790 and 1790-1793* (pp. 363-434). Boston: The Massachusetts Historical Society. Reimpreso en *The Quarterly of the Oregon Historical Society*, XXII (4), 257-351.
- Jackson, G. (1978). *The British Whaling Trade*. Hamden: Archon Books.
- Macy, O. (1835). *History of Nantucket*. Boston: Hilliard, Gray & Co.
- Malaspina, A. (1885). *Viaje político científico alrededor del mundo por las corbetas DESCUBIERTA y ATREVIDA desde 1789 hasta 1794*. Madrid: Imprenta de la viuda e hijos de Arienzo.
- Martínez Shaw, C. (2008). Economía e Imperio. Los establecimientos de la Real Compañía Marítima en América. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 54(1), 593-630.
- Nicol, J. (1822). *The life and adventurer of John Nicol, Mariner*. Edimburgo/Londres: William Blackwood/T. Cadell,
- Ortiz Sotelo, J. (2015). *La Real Armada en el Pacífico sur: el apostadero naval del Callao, 1746-1824*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Pereira Salas, E. (1971). *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos, 1778-1809*. Santiago: Andrés Bello.
- Quiroz, D. (2020a). Notas sobre el viaje de la fragata ballenera EMELIA a los mares del sur (1788-1790). El informe del capitán James Shields a Enderby & Sons y otros documentos. *Magallania*, 48(2), 21-44.
- (2020b). *Soplan las ballenas. Historias sobre la caza de cetáceos en las costas de Chile*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

- Russell, F. (1786). *A Collection of Statutes Concerning the Incorporation, Trade, and Commerce of the East Indian Company & the Government of the British Possessions in India*. Londres: Charles Eyre & Andrew Strahan.
- Sagredo, R., y J. I. González (2004). *La expedición Malaspina en la frontera austral del Imperio español* (pp. 266-269). Santiago: Biblioteca Nacional/Universitaria.
- Sanz, F. de P. (1913 [1786]). Expediente formado para tratar la conveniencia de repoblar las costas del sur, por las industrias que podrán establecerse, como ser pesca de la ballena, extracción de sal, etcétera. *Documentos para la historia del Virreinato de la Plata, III* (pp. 92-121). Buenos Aires: Universidad Nacional de Buenos Aires.
- Silva, H. A. (1978). *La economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata*. Buenos Aires: Fundación para la Educación, la Ciencia y la Cultura.
- Stackpole, E. (1953). *The sea-hunters. The great age of whaling*. Filadelfia: J. B. Lippincot.
- Starbuck, A. (1878). *History of the American Whale Fishery from its earliest inception to the year 1876*. Seacaucus: Starbuck.
- Unsain, J. M. (2012). *Balleneros vascos. Imágenes y vestigios de una historia singular*. San Sebastián: Untzi Museoa.
- Valdés Hansen, F. (2014). Balleneros del norte rumbo al sur: las primeras industrias en Sudamérica. En D. Quiroz y P. Toledo (eds.). *Balleneros del sur. Antropología e historia de la industria ballenera en las costas sudamericanas* (pp. 17-54). Santiago: Andros Impresores.
- Vincent, Th. (1994). *Le "Groënlandais". Trois mats baleiniers des mers polaires*. Luneray : Editions Bertout.
- Zupko, R. E. (1985). *A dictionary of weights and measures for the British Isles: The Middle Ages to the Twentieth Century*. Filadelfia: American Philosophical Society.



## EPÍLOGO





# RECORRIENDO LOS OCÉANOS EN BUSCA DE MAMÍFEROS MARINOS: ENTRE EL ATLÁNTICO Y EL PACÍFICO, RODEANDO EL CABO DE HORNO

Daniel Quiroz<sup>1</sup>

El origen de este libro se encuentra en una serie de talleres que se realizaron entre 2018 y 2020 en las dependencias de la Universidad Academia de Humanismo Cristiano en Santiago de Chile, en el marco del Proyecto Fondecyt Regular 1170318, *Narrativas etnográficas y operaciones balleneras en las costas sudamericanas entre los siglos XVII y XX: patrones, transformaciones y continuidades*, desarrollado entre los años 2017 y 2020 y financiado por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID) de Chile. Estos tres talleres, que llevaban como título *Recorriendo los Océanos: persiguiendo mamíferos marinos del Atlántico (pasando por el Cabo de Hornos) al Pacífico*, contaron con la participación, además de los investigadores del proyecto, Daniel Quiroz, Marcelo Mayorga y Gastón Carreño, y de algunos invitados nacionales, Benjamin Ballester, de la Universidad de Tarapacá, y Juan Carlos Olivares, de la Universidad Austral de Chile, de un grupo de connotados especialistas internacionales. En el primer taller, realizado los días 9 y 10 de enero de 2018, estuvieron Wellington Castellucci Jr, de la Universidade Federal do Recôncavo de Bahía, Brasil, y Nina Vieira, de la Universidade Nova de Lisboa; en el segundo, desarrollado los días 17 y 18 de enero de 2019, participaron Fabiana Comerlato, de la Universidade Federal do Recôncavo de Bahía, Brasil; y Sofia Clara Haller, del Instituto Patagónico de Ciencias Sociales y Humanas, Puerto Madryn, Argentina; finalmente, en el tercero, realizado entre el 5 y 6 de marzo de 2020, estuvo Cristina Brito de la Universidade Nova de Lisboa.

No puedo dejar de mencionar aquí que este proyecto estuvo precedido de otros tres que igualmente financió ANID ex CONICYT: 2008-2010,

---

<sup>1</sup> Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Santiago, Chile.

*La cacería de ballenas en las costas de Chile: una mirada desde la antropología* [Proyecto Fondecyt Regular 1080115]; 2011-2013, *Antropología e Historia de la industria ballenera en Chile (1935-1983)* [Proyecto Fondecyt Regular 1110826] y 2014-2016, *Una etnografía retrospectiva de la caza de ballenas en las costas de Chile durante el siglo XIX* [Proyecto Fondecyt Regular 1140056]. Cada uno de estos proyectos significó la construcción de un nuevo escalón que nos permitiera acercarnos más a este objetivo.

Luego de finalizado el tercero de los talleres y en el contexto de las restricciones impuestas por la epidemia del COVID-19 (2020-2022) se decidió elaborar un libro que representara, de alguna manera, las provechosas discusiones que habíamos tenido en el marco de dichos encuentros.

El proyecto editorial contempla una primera edición en español, la que ahora tienen en sus manos, pero también forman parte de la iniciativa realizar una versión en inglés y, tal vez, otra en portugués. Los artículos estuvieron escritos en diciembre de 2022 y gracias al patrocinio recibido de la Subdirección de Investigación del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, en marzo de 2023 comenzamos el proceso de edición de lo que llamamos el “objeto-libro”.

Uno de los temas más conversados en cada uno de los talleres fue la presencia e influencia de los cazadores extranjeros de ballenas y lobos marinos en las costas sudamericanas. Luego de algunas discusiones en busca de temas alternativos decidimos que justamente ese debería ser el objetivo del libro y que lo abordáramos de tal manera que representara adecuadamente el problema en la costa brasileña, la costa patagónica atlántica, la costa patagónica magallánica y la costa del Pacífico suroriental y diera cuenta, dentro de lo posible, de su deriva histórica desde el siglo XVIII hasta el XX. Wellington Castellucci Jr., Sofía Clara Haller, Marcelo Mayorga y Daniel Quiroz, asumieron el desafío de realizar un estudio del tema en cada una de las cuatro zonas previamente definidas, escogiendo la cronología que les pareciera más pertinente. Cada autor tuvo la libertad de desarrollar el tema desde una perspectiva consistente con sus propios intereses. Más tarde, cuando los artículos estuvieron terminados, se le solicitó a Cristina Brito la construcción de un texto que funcionara como prólogo para los cuatro estudios, la que fue acogida con entusiasmo por esta conocida historiadora ambiental portuguesa.

Queremos mostrar algunos hitos que nos parecen relevantes para el conocimiento de la participación de buques extranjeros ocupados en la caza de mamíferos marinos en las costas sudamericanas.

Entre Brasil y las islas Malvinas se encuentran los primeros caladeros explotados por balleneros británicos, franceses y yanquis en el hemisferio sur, aunque es preciso señalar que los portugueses ya habían iniciado una caza costera de ballenas en el Brasil desde principios del siglo XVII, la que se mantuvo hasta los inicios del siglo XIX. Los cazadores estadounidenses de cachalotes habían llegado en 1774 a las aguas de las islas Malvinas y un año antes, en 1773, “una embarcación de Nueva Inglaterra (el bergantín LEVIATHAN) había descubierto caladeros de cachalotes en las costas de Brasil” (Alden, 1964, p. 277). La South Whale Fishery británica comienza en 1775 con un número pequeño de buques que luego se incrementará de manera progresiva hasta las primeras décadas del siglo XIX (Jackson, 1978). En 1784 armadores de Dunkerque, Francia, envían tres buques a las costas de Brasil y uno de ellos, el bergantín CHARDON llega hasta las islas Malvinas (du Pasquier, 1990, pp. 184-185). Ese mismo año, cerca de “una docena de barcos provenientes de Nantucket estuvieron cazando ballenas en las costas de Brasil, obteniendo 4.000 toneladas de aceite” (Alden, 1964, p. 285).

La caza comercial de lobos y elefantes marinos era un complemento de la caza de ballenas, pues de todas las especies se podía obtener aceite, de modo que los primeros viajes fueron casi siempre mixtos (Watson, 1931). Sin embargo, pronto se dieron cuenta de que las pieles de lobos finos eran “una mercancía preciosa”, tan apreciada en los mercados peleteros mundiales como las pieles de nutria marina traficadas en el Pacífico Norte (Basberg y Headland, 2008), y enfocaron gran parte de sus esfuerzos en obtenerlas. Las islas Malvinas fueron visitadas por loberos desde 1786, luego las costas de la Patagonia Oriental y la isla de los Estados (1790) y también las Georgias del Sur (1791). El comercio de pieles de lobo fino formaban parte del comercio global de pieles pues todas iban a los mismos mercados y unas eran sustitutos de otras (Basberg y Headland, 2008). La caza de lobos finos se hizo más autónoma respecto de la caza de ballenas aunque siempre estuvieron relacionadas.

En 1789 la fragata británica EMELIA cruza el cabo de Hornos y es la primera en cazar cachalotes en las costas del Pacífico Oriental. La productividad de su viaje es notable. Obtuvieron veintisiete ejemplares que les dieron entre 143 y 144 toneladas de aceite, de las que 41 toneladas corresponden a espermaceti. Consiguieron, además, 870 pieles de lobo marino (Quiroz, 2020). Su hazaña abre una ruta segura que será navegada posteriormente por cientos de buques balleneros provenientes de distintos puertos del hemisferio norte, principalmente de Inglaterra, Francia y Estados Unidos.

Es así como, a fines del siglo XVIII y comienzos del XIX, tanto el Atlántico suroccidental como el Pacífico suroriental eran océanos ampliamente recorridos y explotados por embarcaciones de las grandes potencias balleneras de la época. Elijah Durfey, tripulante del buque REBECCA, de New Bedford, indica que durante su viaje, entre 1791 y 1793 pudo registrar cuarenta buques balleneros en el Pacífico, “veintidós de Inglaterra, ocho de Dunkerque, siete de Nantucket y uno de New Bedford, de Hudson y de Boston, aunque treinta de los cuarenta estaba bajo el mando de un hombre de Nantucket” (Stackpole, 1972, p. 130).

El siglo XVIII es una época de exploración y experimentación, se explotan nuevas especies como el cachalote y se desarrolla un sistema tecnológico de captura y procesamiento de las ballenas específico que caracterizará la denominada caza pelágica yanqui de ballenas (Reeves & Smith, 2006).

La presencia de balleneros estadounidenses, ingleses y franceses motivará a las autoridades españolas, inquietas y preocupadas, a promover la formación en 1789 de la Real Compañía Marítima, con capitales privados e instalaciones en Maldonado y Puerto Deseado, pero sus operaciones balleneras y loberas no tuvieron el éxito buscado y la compañía fue suprimida en forma definitiva en 1803 (Martínez Shaw, 2008).

El siglo XIX representa la consolidación de la industria ballenera y es testigo de la supremacía estadounidense en el negocio, dejando muy atrás a sus competidores franceses e ingleses. En 1846 había más de 730 buques balleneros con bandera norteamericana empleados en la caza pelágica de ballenas recorriendo los océanos del mundo, alcanzando su clímax en 1858, con una producción cercana a las 200.000 toneladas de aceite, para decaer de manera paulatina desde esa fecha (Dolin, 2007).

Alexander Starbuck señala que “el mismo amor por la aventura, el mismo anhelo de explorar nuevos campos, de regresar lo más rápido a casa con un cargamento completo, es lo que envió a nuestros balleneros desde del hogar a las Indias Occidentales y a las del Cabo Verde, desde el Cabo Verde hasta las costas de África y Brasil, hasta las Malvinas y la costa de la Patagonia, desde la Patagonia hasta la costas del Pacífico sudamericano, exigiéndoles cada vez más” (Starbuck, 1878, p. 96). Era una costumbre, en aquellos días, “llenarse de aceite de cachalote en el Pacífico, luego regresar al Atlántico y completar su carga en la costa de la Patagonia o en las orillas del Brasil, prefiriendo los capitanes rodear el Cabo de Hornos con un barco bien cargado” (Starbuck, 1878, p. 90).

Durante la segunda mitad del siglo XIX se observa la paulatina desaparición de los balleneros extranjeros en las costas sudamericanas. En Talcahuano, Chile, ese abandono motiva a un grupo de armadores locales, chilenos y extranjeros residentes, a emular la caza pelágica yanqui y enviar desde 1859 sus propios buques hacia el norte del Ecuador en busca de cachalotes y ballenas jorobadas. Lo mismo ocurre en Valparaíso. El tamaño de la flota ballenera chilena se incrementa en forma significativa alcanzando en 1869 la no despreciable cifra de quince buques, entre los que había doce barcas y tres bergantines. La actividad ballenera pelágica se mantendrá, con altibajos, en Chile desde 1872 hasta 1921 (Quiroz, 2020). Tenemos algunos antecedentes sobre la existencia de algunos emprendimientos de caza pelágica en el Perú (Denegri, 1976) que deben ser estudiados de manera más profunda. No se ha estudiado con detalle la situación de la industria ballenera local en los otros países de la costa sudamericana, tarea que se espera pueda realizarse en el futuro cercano.

Confiamos en que seguiremos mejorando, en el futuro, nuestra comprensión sobre la importancia que tuvo la caza de mamíferos marinos en las costas sudamericanas entre los siglos XVIII y XIX, sin descuidar sus prolongaciones en el siglo XX, y en especial sobre el rol que cumplieron en su despliegue los balleneros y loboeros extranjeros. Con la seguridad que nos da el material que queda por procesar y el que aún no hemos encontrado, sabemos que no es un desafío imposible. Este conjunto de textos es una pausa reflexiva necesaria.

REFERENCIAS

- Alden, D. (1964). Yankee Sperm Whalers in Brazilian Waters, and the Decline of the Portuguese Whale Fishery (1773-1801). *The Americas*, 20 (3), 267-288
- Basberg, B. y R. Headland (2008). *The 19<sup>th</sup>-century Antarctic sealing industry. Sources, data and economic significance*. Bergen: Norwegian School of Economics and Business Administration.
- Denegri, F. (1976). Historia Marítima del Perú, Volumen 6, Tomo II. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
- Dolin, E. J. (2007) *Leviathan. The History of Whaling in America*. Nueva York: W. W. Norton.
- Du Pasquier, T. (1990). *Les baleiniers français de Louis XVI à Napoléon*. París: Kronos
- Jackson, G. (1978). *The British Whaling Trade*. Hamden: Archon Books.
- Martínez Shaw, C. (2008) Economía e Imperio. Los establecimientos de la Real Compañía Marítima en América. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 54 (1): 593-630.
- Quiroz, D. (2020). *Soplan las ballenas. Historias sobre la caza de cetáceos en las costas de Chile*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Reeves, R. R. y T. D. Smith (2006). A taxonomy of World Whaling. Operations and Eras. En J.A. Estes, D. P. Demaster et al. (eds.). *Whales, Whaling and Ocean Ecosystems*, pp. 82-101. Berkeley: University of California Press.
- Stackpole, E. A. (1971) Whales & Destiny. *The rivalry between America, France and Britain for control of the Southern Whale Fishery*. Amherst: University of Massachusetts Press
- Starbuck, A. (1878) *History of the American Whale Fishery from its earliest inception to the year 1876*. Seacaucus: Starbuck.
- Watson, A. (1931). A voyage on the sealer Emeline and the Journal. *Zoologica*, IX(14): 475-549.

## AGRADECIMIENTOS

Este libro no habría sido posible sin el apoyo sustantivo de Susana Herrera, Subdirectora de Investigación del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, a quién sinceramente le agradecemos la decisión de incluirlo como el quinto título de su Colección Cultura y Naturaleza.

Gran parte de la información reunida para construir este libro fue obtenida gracias al financiamiento otorgado por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo ANID, ex CONICYT, a través de FONDECYT a cuatro proyectos regulares de investigación relacionados con la caza de ballenas en las costas de Chile y Sudamérica realizados entre el 2088 y el 2020: N° 1080115, *La cacería de ballenas en las costas de Chile: una mirada desde la antropología*, entre 2008 y 2010; N° 1110826, *Antropología e Historia de la industria ballenera en Chile, 1935-1983*, entre 2011 y 2013, N° 1140056, *Una etnografía retrospectiva de la caza de ballenas en las costas de Chile durante el siglo XIX*, entre 2014 y 2016; y N° 1170318, *Narrativas etnográficas y operaciones balleneras en las costas sudamericanas entre los siglos XVII y XX: patrones, transformaciones y continuidades*, entre 2017 y 2020. Agradecemos también el apoyo prestado en el desarrollo de nuestras investigaciones y actividades conexas por la Universidad Academia de Humanismo Cristiano, la institución patrocinante de estos proyectos.

Wellington Castellucci Junior desea agradecer las contribuciones de todas las personas que le brindaron una gran ayuda en la preparación de este estudio. A Leonardo Marques, quien además de ser amigo y supervisor de sus estudios posdoctorales, le proporcionó documentos de archivos norteamericanos y le recomendó lecturas importantes; al profesor João Reis y a Roquinaldo Ferreira, dos intelectuales que han sido fundamentales para mi crecimiento académico; a Fabricio Prado, otro gran socio, amigo e intelectual que ha hecho un gran aporte a mis investigaciones. También quiero agradecer a Geri Augusto, Milton Moura, Urano Andrade, Felipe Brito por la amistad y el gran apoyo que todos me han brindado; a Jaime Rodrigues, quien incluso desde lejos ha estado atento para brindar recomendaciones, materiales y bibliografías. Al personal de la John Carter Brown Library (Providence, RI), Mystic Seaport Museum Research Library (Mystic, CT) y New Bedford Whaling Museum (New Bedford, MA) en la costa este de los Estados Unidos, donde

realicé mis investigaciones. A Daniel Quiroz por su cuidada traducción del portugués al español. Finalmente, a mis compañeros del Posgrado en Historia de la UNEB y a todos los colaboradores que hicieron posible este trabajo.

Sofía Clara Haller quisiera agradecer a Daniel Quiroz, que la invitó a participar del libro, conectándola con los derroteros de otras tripulaciones loberas y balleneras de la época. También a Julio Vezub, siempre presente en su escritura y a Susana García, que la ha nutrido y aún la nutre con sus conocimientos de los navegantes del sur. En especial a su familia, Adrián, Rafael y Nicolás, quienes la esperan o la escuchan, pacientemente, cuando se distrae en alguna historia que pasó en las costas patagónicas o malvinenses hace más de cien años.

Marcelo Mayorga desea expresar su sincero agradecimiento a todo el equipo de profesionales de la Subdirección de Investigación del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, bajo la dirección de su Subdirectora Susana Herrera. Un agradecimiento especial a Daniel Quiroz por sus siempre generosas invitaciones a participar en nuevos proyectos. También agradezco a Paola Grendi y Dusan Martinovic, por la posibilidad otorgada para investigar parte de las colecciones atesoradas en el Museo Regional de Magallanes, Punta Arenas, Chile. A la New London County Historical Society (New London, CT), Estados Unidos. Con particular afecto, agradezco a mi casa de estudios, la Universidad de Magallanes.

Daniel Quiroz quiere recordar y agradecer, sin jerarquías de ningún tipo, a todos los que participaron, de una u otra manera, en el desarrollo de los cuatro proyectos mencionados previamente: Constanza Allende, Benjamin Ballester, Margarita Berríos, Violeta Berríos, Cristina Brito, Gastón Carreño, Wellington Castellucci Jr., Miguel Chapanoff, Fabiana Comerlato, Sophia Cornibert, Leticia D'Ambrosio, Carla Daneri, Paula de la Fuente, Damián Duque, Michael Dyer, Camila Erazo, Alejandra Espinoza, Ramiro Flores, Graciela González, Álvaro Guerrero, Sofía Clara Haller, Marcelo Mayorga, Cristian Morales, Nancy Nicholl, Victoria Nuviala, Juan Carlos Olivares, Nayeli Palomo, Luis Pastene, Hugo Pizarro, Roberto Rojas, Ximena Senatore, Patricio Toledo, Frederick Toro, Felipe Valdés, Nicolás Valenzuela y Nina Vieira.



## RESÚMENES/ABSTRACT

EL ATLÁNTICO ENTRE NUEVA INGLATERRA Y BRASIL: BALLENEROS ESTADOUNIDENSES EN LOS MARES DEL SUR (1740-1850).

Wellington Castellucci Jr.

**RESUMEN:** Cientos de barcos balleneros partieron de Nueva Inglaterra con destino al Atlántico Sur, especialmente a la costa brasileña, entre 1740 y 1850. En esa costa, los balleneros cazaron miles de cetáceos y produjeron cientos de barriles de aceite extraído de la grasa de los animales. Junto al aceite obtenido de la grasa de otros mamíferos marinos cazados en la Patagonia y la Antártida, los balleneros de Nueva Inglaterra transportaron millones de barriles de este producto a su país. Otra parte de la producción se vendería en importantes ciudades de Sudamérica, como Valparaíso, Talcahuano y Río de Janeiro. En estas plazas comerciales se distribuía el aceite, las barbas de ballena, los huesos, dientes y objetos manufacturados a partir de huesos de animales muertos en el Atlántico Sur y en otros océanos. Este texto aborda las actividades de los balleneros norteamericanos en los mares del Atlántico Sur y de las agencias consignatarias que vendían los productos de las ballenas en la ciudad de Río de Janeiro durante la primera mitad del siglo XIX.

**PALABRAS CLAVE:** caza de ballenas, Atlántico, mercancía, esclavitud, iluminación.

**ABSTRACT:** Hundreds of whaling ships left New England bound for the South Atlantic, especially the Brazilian coast, between 1740 and 1850. On that coast, whalers hunted thousands of cetaceans and produced hundreds of barrels of oil extracted from the animals blubber. Along with the oil obtained from the fat of other marine mammals hunted in Patagonia and Antarctica, New England whalers transported millions of barrels of this product to their country. Another part of the production would be sold in important cities in South America, such as Valparaíso, Talcahuano and Rio de Janeiro. In these commercial plazas, oil, whalebone, bones, teeth and objects manufactured from the bones of animals killed in the South Atlantic and other oceans were distributed. This text addresses the activities of North American whalers in the seas

of the South Atlantic and the shipping agencies that sold whale products in the city of Rio de Janeiro during the first half of the 19th century.

**KEY WORDS:** whaling, Atlantic, merchandise, slavery, lightning.

#### LAS PESQUERÍAS DE LA PATAGONIA Y LAS ISLAS MALVINAS (1770-1831).

Sofía Haller

**RESUMEN:** Entre 1770 y 1831, los loberos y balleneros de Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia utilizaron las costas y el mar de Patagonia y las islas Malvinas como un territorio de pesca de mamíferos marinos. Sus expediciones continuadas a estas pesquerías impactaron históricamente en la región en términos políticos, sociales y ecológicos. Estos viajes coexistían con los esfuerzos soberanos de los gobiernos que reclamaban el territorio, primero el Imperio Español y luego de la guerra de la independencia, el gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata. La exploración de la huella ballenera y lobera en el mar patagónico permite ver cómo el recurso pesquero era un motivo de tensión creciente entre distintos poderes, de carácter estatal y privado. Las autoridades navales no lograban controlar la pesca y sus movimientos, que suponían una amenaza territorial. Mientras tanto, agentes históricos de España, de Buenos Aires y de Patagonia intentaron incursionar en la explotación, con mayor o menor éxito, mediante la adopción de técnicas de caza, embarcaciones y mano de obra extranjera. Su posición en las pesquerías era poco competitiva, al carecer de una estructura comercial establecida, y al verse, en ocasiones, obstaculizada por decretos imperiales o gubernamentales, que no afectaban a los extranjeros. A su vez, ha sido posible comprobar que la relación entre los residentes de los establecimientos patagónicos y las tripulaciones extranjeras presentaba intercambios comerciales. Se revela, de esta forma, un entramado complejo de relaciones producidas en las pesquerías del Atlántico sur.

**PALABRAS CLAVE:** Pesquerías, Patagonia, Malvinas, loberos, balleneros.

**ABSTRACT:** Between 1770 and 1831, sealers and whalers from the United States, Great Britain and France used the coasts and seas of Patagonia and the Falkland/Malvinas

Islands as a fishing ground for marine mammals. Their continued expeditions to these fisheries historically impacted the region in political, social, and ecological terms. These trips coexisted with the sovereign efforts of the governments that claimed the territory, first the Spanish Empire and after the war of independence, the government of the United Provinces of the Río de la Plata. The exploration of the whaling and sealing footprint in the Patagonian Sea allows us to see how the fishing resource was a reason for growing tension between different powers, state and private. The naval authorities were unable to control the fishing and its movements, which posed a territorial threat. Meanwhile, historical agents from Spain, Buenos Aires and Patagonia tried to venture into exploitation, with greater or lesser success, by adopting hunting techniques, boats and foreign labor. Its position in the fisheries was uncompetitive, lacking an established commercial structure, and being, at times, hindered by imperial or government decrees, which did not affect foreigners. At the same time, it has been possible to verify that the relationship between the residents of the Patagonian establishments and the foreign crews involved commercial exchanges. In this way, a complex network of relationships produced in the fisheries of the South Atlantic is revealed.

**KEY WORDS:** Fisheries, Patagonia, Malvinas, sealers, whalers.

#### CONEXIONES LOBERAS EN LOS ARCHIPIÉLAGOS PATAGÓNICO Y FUEGUINO DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX.

Marcelo Mayorga

**RESUMEN:** A contar de fines de 1860 el archipiélago patagónico occidental y fueguino comienza a ser explotado por parte de armadores asentados en la naciente colonia de Punta Arenas, situada en la sección central del estrecho de Magallanes, en la península de Brunswick, junto con la presencia de embarcaciones lobera que con menor frecuencia continuaban arribando desde América del Norte. La actividad lobera practicada por los armadores puntarenenses representa la continuación de las operaciones cinegéticas que desde fines del siglo XVIII e inicios del XIX desarrollaron cazadores europeos y norteamericanos en el extremo austral americano.

Métodos de caza, embarcaciones, contratación de las tripulaciones, son elementos comunes que es posible rastrear en las fuentes documentales. A partir de la revisión y análisis de las operaciones cinegéticas desarrolladas por parte de una embarcación puntarenense y la de loberos estadounidenses, complementado con una serie de otras fuentes documentales, se caracteriza aquellos elementos de continuidad que claramente se aprecian en las actividades de caza de mamíferos marinos llevadas a cabo en las costas patagónicas y fueguinas. Similar a la industria ballenera, donde el proceso de transferencia de conocimientos desde Europa al Nuevo Mundo operó en torno a un recurso marino que sirvió como vehículo de transmisión de saberes, con las distintas especies de lobo fino ocurrió un proceso de similares características, ya que muchas de estas operaciones de caza confluyeron con tradiciones cinegéticas practicadas por los pueblos aborígenes australes, que a su vez, irradiaron en otras operaciones de caza instaladas en el periodo colonial a contar del siglo XVI en torno a las costas de Chile.

**Palabras clave:** caza de lobos, lobos finos, transferencia de conocimientos, Punta Arenas, Patagonia.

**ABSTRACT:** From the end of 1860, the Western Patagonian and Fuegian archipelago began to be exploited by ship owners settled in the nascent colony of Punta Arenas, located in the central section of the Strait of Magellan, on the Brunswick peninsula, along with the presence of sealing vessels that continued arriving less frequently from North America. The sealing activity practiced by Puntarenas owners represents the continuation of the operations that European and North American hunters developed in the American southern tip since the end of the 18th century and the beginning of the 19th century. Hunting methods, boats, hiring of crews, are common elements that can be traced in documentary sources. Based on the review and analysis of the cinegetic operations carried out by a Puntarena vessel and that of American sealers, complemented with a series of other documentary sources, are characterized those elements of continuity that are clearly seen in the mammal hunting activities. marine activities carried out on the Patagonian and Fuegian coasts. Similar to the whaling industry, where the process of knowledge transfer from Europe to the New World operated around a marine resource that served as a vehicle for the transmission of knowledge, a process with

similar characteristics occurred with the different species of fur seal, since many of these operations converged with hunting traditions practiced by the southern aboriginal peoples, which in turn radiated into other hunting operations established in the colonial period from the 16th century onwards around the coasts of Chile.

**KEY WORDS:** sealing, fur seals, knowledge transfer, Punta Arenas, Patagonia.

#### LA CAZA DE BALLENAS EN LAS COSTAS DEL PACÍFICO SURORIENTAL: CONTACTOS Y EVITACIONES [1789-1810]

Daniel Quiroz

**RESUMEN:** Las primeras ballenas cazadas en el Pacífico Suroriental corresponden a los ejemplares capturados por el EMELIA en 1789. Desde esa fecha hasta la proclamación de independencia de las naciones americanas, balleneros ingleses, franceses y estadounidenses continuarán el camino iniciado por esta fragata londinense. En la persecución y caza de las ballenas en estas aguas los balleneros se relacionaron con las autoridades coloniales a veces en términos amistosos y otros muy conflictivos. Luego de revisar el viaje del EMELIA y los contactos establecidos en el viaje con buques españoles, presentamos las características de las operaciones balleneras que se desarrollaron desde puertos ingleses, franceses y estadounidenses. Luego estudiamos el viaje de uno de estos buques por nacionalidad y analizamos sus vinculaciones particulares con las autoridades hispanas. El artículo finaliza con una reflexión sobre las actitudes de los españoles respecto de la caza de ballenas emprendida por las diferentes naciones frente a sus costas.

**PALABRAS CLAVE:** caza de ballenas, siglo XVIII, balleneros extranjeros, autoridades españolas.

**ABSTRACT:** The first whales hunted in the Southeast Pacific correspond to the specimens captured by the EMELIA in 1789. From that date until the proclamation of independence of the American nations, English, French and American

whalers will continue the path started by this London ship. In the pursuit and hunting of whales in these waters, the whalers interacted with the colonial authorities, sometimes on friendly terms and other times very conflictive. After reviewing the voyage of the *EMELIA* and the contacts established on the trip with Spanish ships, we present the characteristics of the whaling operations that took place from English, French and American ports. Then we study the trip of one of these ships by nationality and analyze its particular links with the Hispanic authorities. The article ends with a reflection on the attitudes of the Spanish people regarding the whaling undertaken by different nations off their coasts.

**KEY WORDS:** whaling, 18th century, foreign whalers, Spanish authorities.

## NOTAS BIOGRÁFICAS

**CRISTINA BRITO.** Historiadora ambiental, con formación en biología marina. PhD en Historia por la Facultad de Ciencias Sociales y Humanas de la Universidad Nova de Lisboa, Portugal (2010). Profesora asociada en el Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias Sociales y Humanas de la Universidad Nova de Lisboa. En la actualidad es una de los coinvestigadores principales del ERC Synergy Grant 4-OCEANS: Human History of Marine Life (2021-2027). Sus intereses científicos incluyen la historia ambiental marina moderna temprana, las percepciones locales y globales sobre el mar y sus usos, las historias atlánticas y oceánicas, las relaciones entre humanos y no humanos, el Antropoceno y las humanidades azules. La Amsterdam University Press recientemente publicó su libro *Humans and Aquatic Animals in Early Modern Africa and Americas* (2023).

**WELLINGTON CASTELLUCCI JR.** Historiador por la Universidade do Estado da Bahia. Magíster en Historia Social por la PUC-São Paulo y doctor en Historia Social por la Universidade de São Paulo, Brasil (2005). Beca de Productividad en Investigación CNPq, Nivel 2; Beca de Postdoctorado en Historia Social UFF, CNPQ 2024, N° 167278/2023-1. Profesor de Historia de América Latina en la Universidade Federal do Recôncavo da Bahia y del Programa de Posgraduación en Historia de la Universidade do Estado da Bahia, Salvador, Brasil. Sus principales campos de estudio son las poblaciones costeras y ribereñas de América Latina, la historia de la caza de ballenas en el Atlántico sur, y la esclavitud y la libertad en el Brasil del siglo XVIII.

**SOFÍA CLARA HALLER.** Licenciada y profesora en Comunicación Social por la Universidad de Buenos Aires. Doctora en Historia por la Universidad Nacional de San Martín, Buenos Aires, Argentina (2020). Becaria posdoctoral del Instituto Patagónico de Ciencias Sociales y Humanas, IPCSH-CONICET; profesora en la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco (UNPSJB), Puerto Madryn, Argentina. Su foco de estudio es la historia marítima de Patagonia y Malvinas, específicamente, la explotación de sus recursos costeros y marítimos. Las preguntas ambientales le han permitido considerar una historia conectada con lugares remotos del globo, y el impacto de esas

conexiones el en territorio, de modo que aborda en profundidad los procesos de conquista y colonización en la región.

**MARCELO MAYORGA ZÚÑIGA.** Profesor de Historia por la Universidad de Magallanes. Doctor en Estudios Americanos, especialidad Historia, por IDEA, Universidad de Santiago, Chile (2016). Académico de la Facultad de Educación y Ciencias Sociales de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas, Chile. Sus temas de interés son la historia marítima transnacional, la etnografía, y la circulación de la información y los flujos marítimos-comerciales en torno al territorio austral americano, con especial interés en el área de Patagonia y Tierra del Fuego.

**DANIEL QUIROZ.** Antropólogo por la Universidad de Chile. Licenciado en Antropología Social, magíster en Arqueología y Doctor en Historia por la Universidad de Chile, Santiago, Chile (2015). Investigador de la Subdirección de Investigación del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural; profesor del Departamento de Antropología de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Chile. Sus principales líneas de trabajo son el estudio de las adaptaciones marítimas costeras e insulares; la antropología e historia de la caza de mamíferos marinos; las narrativas etnográficas globales y locales sobre ballenas y balleneros; la etnografía histórica de buques, aviones, máquinas e instalaciones industriales; el uso del collage en la escritura etnográfica y, por supuesto, la teoría de la etnografía.



Se terminó de imprimir esta primera edición,  
de doscientos ejemplares, en el mes de julio de 2024  
en Grupo Marketing Digital SPA.  
Santiago de Chile.

