

# TESIS DOCTORAL

LA HISTORIA MARÍTIMA DE LA PATAGONIA ATLÁNTICA:  
CIRCULACIÓN DE ESPECIES EN EL CONTEXTO SOCIAL  
GLOBAL (1800-1914)



UNIVERSIDAD  
NACIONAL DE  
SAN MARTÍN



DOCTORADO EN HISTORIA

INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS SOCIALES

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTÍN**

ALUMNA: LIC. SOFÍA CLARA HALLER (IPCSH-CONICET)

DIRECTORES: DRA. EVANGELINA SCHWINDT (IBIOMAR-  
CONICET)

DR. JULIO E. VEZUB (IPCSH-CONICET)

BUENOS AIRES, FEBRERO DEL 2020

# Índice

Índice	2
Agradecimientos	4
Introducción	8
La pregunta histórico-ambiental	10
Capítulo 1: Una historia socioambiental del mar austral	16
Apuntes sobre historia marítima	17
Antecedentes histórico-ambientales	24
Antecedentes históricos de la costa patagónica	30
Patagonia y sus costas: territorio, paisaje, región y océano	38
Metodología, definición de las variables espacial y temporal, construcción del corpus	45
Capítulo 2: Expediciones científicas marinas en la Patagonia	56
La importancia de la Patagonia a nivel global	59
El estudio sobre el paisaje patagónico y la introducción de especies	66
Las rutas científicas hacia la Patagonia	73
Implicancias ambientales de los patrones de navegación	79
Capítulo 3: La expansión de las industrias de aceite y pieles	83
La caza de mamíferos marinos	87
El nomadismo de los loberos y balleneros del siglo XIX	100
El viaje de la goleta lobera <i>Breakwater</i>	111
Los enclaves portuarios patagónicos y su relación con la actividad cinegética	117
Redes y anclajes en la Patagonia: panorama de la industria lobera y ballenera	128
Capítulo 4: La extracción del guano patagónico	136
Especies patagónicas, explotación y prácticas extractivas	139
Los emplazamientos guaneros	142
Conexiones guaneras	148
Capítulo 5: La navegación en las redes regionales y globales de la Patagonia: puertos de escala en las islas Malvinas	166
Los registros portuarios y su abordaje metodológico	168

Puerto Soledad y la administración rioplatense	174
Puerto Stanley y la administración británica	178
Las Malvinas como epicentro de la red marítima	189
Conclusiones: Territorialidades marítimas y conexiones patagónicas	198
Fuentes y Bibliografía	205
Bibliografía	213
Anexo 1: Situación de la costa patagónica (1800-1914)	231
Anexo 2: Viajes cinegéticos con destino a la costa patagónica, provistos por las bases de datos balleneras (1800-1866)	247
Anexo 3: Viajes cinegéticos con destino a Malvinas y Patagonia (1819-1821)	261
Anexo 4: Tabla de Temperatura y Salinidad	265

## Agradecimientos

Esta tesis comenzó con una pregunta por los procesos históricos que conectaron a la costa patagónica con el resto del globo y sus posibles impactos ecológicos. Creo que el proceso de producción de una tesis siempre es un poco solitario, pero en particular, me parece que las preguntas interdisciplinarias conducen a caminos aún menos transitados. Lo que no quita que, en distintos tramos y momentos, uno tenga la fortuna y el placer de ser acompañado por diferentes personas. En esta aventura, agradezco haber tenido como guías a mis directores, Evangelina Schwindt y Julio Vezub. A Evan, que es bióloga y quien ha sido muy valiente al introducirme en este tema apasionante, le agradezco por su comprensión y constancia. Han sido fundamentales para sostenerme en el camino. A Julio, con quien pisé un archivo documental por primera vez, le agradezco haberme mostrado las maravillas de la historia. Creo que las mejores reflexiones sociohistóricas dentro de esta tesis han sido el resultado de mis conversaciones con él.

Agradezco a la educación pública argentina, sobre todo a la Universidad de Buenos Aires donde me pude graduar, y al Instituto de Altos Estudios Sociales de la Universidad Nacional de San Martín donde cursé mi doctorado. Entre mis brillantes profesores de la UNSAM, le agradezco a Juan Suriano, quien ya no está entre nosotros, por recibirme cálidamente en el IDAES. También a Marina Franco y a Cristiana Schettini, mis profesoras del taller de tesis. Sus críticas y aportes han hecho posible que lleve adelante este trabajo. La recomendación de bibliografía y las sugerencias de Cristiana han sido claves en la inspiración y la construcción de esta tesis. Asimismo, quiero mencionar a Laura Caruso y agradecerle por sus palabras de apoyo, que fueron un bálsamo en un momento difícil y ante un futuro incierto.

En los seminarios doctorales y en el contexto de distintos eventos académicos he recibido aportes y reflexiones importantes. Agradezco en especial a Susana García, Irina Podgorny, Hebe Vessuri, María Ximena Senatore y Gustavo Challier. A José Mateo y a Agustín Nieto por integrarme en mis tiernos comienzos en las Jornadas de Estudios Portuarios. A Daniel

Quiroz y a Gastón Carreño, por recibirme en Santiago y ampliar mis horizontes en lo relativo a la caza de mamíferos marinos.

A quienes se han tomado un momento para hablar conmigo sobre la historia costera patagónica y me han remitido bibliografía de interés. He pasado parte de mi tiempo en el CCT-CENPAT consultando a biólogos sobre la fauna patagónica y otros menesteres, entre ellos a Leo Venerus, Florencia Grandi, Damián Vales, Nicolás Sueyro, Alejandro Gatto y Carla Riva Rossi. Néstor Ortiz me ha contado sobre los restos materiales, la navegación y el desembarco en las playas e islas del golfo San Jorge. Lucas Bandieri ha georreferenciado y confeccionado un mapa maravilloso que se encuentra en el anexo.

De otras instituciones, agradezco en especial a Marjorie Wonham de Quest University, Canadá, quien me leyó y contestó mis inquietudes de la manera más desinteresada. También a Anthony Dickinson, Gregory Cushman y John Soluri, académicos que admiro y que han contestado mis consultas con calidez y aliento. A Alejandro Benedetti y Gerardo Bocco quienes contribuyeron a aclarar mis ideas en cuanto a distintas categorías geográficas. Quiero agradecer a Mahua Sarkar de la Universidad de Binghamton, a quien que conocí durante el Summer Academy de re:work, y quien me alentó a continuar con mi proyecto. Es curioso como algunas palabras amables, que se enuncian en sólo algunos segundos, perduran en la mente de quien las necesita por mucho tiempo.

Me he cruzado en el camino con algunas personas que comparten mi pasión por la historia de la costa patagónica. Fede Lorenz, cuya sensibilidad y perspectiva sobre la cuestión Malvinas resultó estructural para concebir las conexiones regionales y abrir el panorama a los distintos actores que formaron parte de esta historia. Marcelo Mayorga, quien se ha dedicado a reconstruir los recorridos de navíos loberos del siglo XIX en la costa patagónica y quien es una inspiración para mí. Dolores Elkin, quien me recibió en el INAPL y con quien hemos discutido los derroteros y naufragios patagónicos. Y Pablo Yorio, un biólogo dedicado al estudio de las aves costeras, que ha aportado con bibliografía y conocimiento a mi comprensión sobre el guano, y a quien la historia de explotación sobre el excremento de aves marinas le fascina tanto

como a mí.

Le agradezco enormemente a Helen Rozwadowski y a su familia, por haberme recibido en su casa. Las conversaciones que tuvimos y las pilas y pilas de bibliografía que Helen me brindó o me recomendó palpitan a lo largo de toda la tesis. A Mark Healey, quien me contactó con Helen y también me recibió en UConn para discutir temas de historia ambiental. A Jim Carlton, una eminencia en materia de especies invasoras, con quien tuve la suerte de discutir sobre introducciones pasadas. A Nancy Shoemaker quien me brindó sus hallazgos en lo relativo a loberos y balleneros que transitaron por Patagonia.

A los “guardianes de los archivos”, en palabras de Lila Caimari. A Roberto Sánchez del Archivo General de la Nación, que fue tan amable en mis torpes inicios y me guió por la documentación y la burocracia de pedir archivos y digitalizaciones. A quienes me recibieron en el Archivo de Mystic Seaport, Connecticut, donde pasé unos días revisando los *logbooks* de viajes loberos a Patagonia. A Jorge Bustos y a Leonardo Dam, del Museo Emma Nozzi en Carmen de Patagones. A Tansy Bishop, del Archivo Jane Cameron en Malvinas, quien respondió todas nuestras preguntas, nos mostró todo lo que pedimos y aún me contesta todos los mails. Tansy fue especialmente valiosa en nuestro viaje a Malvinas.

Nuestro continente hila una historia con el archipiélago malvinense. La costa continental patagónica y las islas Malvinas no solo comparten paisajes y colores fascinantes, sino que a lo largo de la historia han estado conectadas mediante los viajes entramados de distintas embarcaciones, dedicadas a actividades científicas y comerciales y a la explotación costera. El Ministerio de Educación, en conjunto con la Secretaría de Asuntos Relativos a Malvinas, financiaron el proyecto “Malvinas en la Universidad” lo que nos dio, a mis directores y a mí, la oportunidad de viajar a las islas. Todo lo que viví en ese viaje atraviesa la forma actual en que veo la historia regional. No puedo citar académicamente a toda la gente que conocí allí, pero quiero introducirla brevemente en los agradecimientos. John Fowler nos invitó a su casa a cenar en Puerto Stanley y nos compartió su visión del conflicto de 1982. Adrien y Lisa nos llevaron en un tour a campo traviesa por la isla Soledad y

condimentaron nuestro recorrido con sus anécdotas de su niñez rural y austera, de esquilas de ovejas y de doma de caballos. Algunos de los veteranos de guerra que hallamos en las islas nos contaron historias que aún hoy me estrujan el corazón. Laura y Coki nos hablaron de relaciones amorosas trágicamente marcadas por el conflicto de 1982. A todos ellos les doy las gracias por enriquecer mi mirada.

He compartido un enorme tramo del camino con el Grupo de Ecología en Ambientes Costeros, al lado de Clara Giachetti, Nico Battini, Karen Castro y Alejandro Bortolus, quienes me han integrado a su equipo y me han contestado todas mis preguntas biológicas. Me siento muy afortunada de pertenecer a ese equipo. También quiero mencionar mis maravillosos compañeros del IPCSH, a Marcos Sourrouille, Matías Chávez, Sergio Kaminker, Joaquín Bascopé y María Schulze.

Quiero agradecer a Adrián, mi compañero, cuyo apoyo, consuelo y entusiasmo han sido fundamentales y bienvenidos en cada paso. Gracias querido mío, sé que no siempre ha sido fácil. También a Rafael, que es lo más lindo de mi vida. En el 2017, subí a pie el monte Longdon, en Malvinas, embarazada de él. A partir de entonces, Rafa me ha acompañado en los múltiples viajes necesarios para realizar y escribir esta tesis. Gracias a mi extensa familia por haber estado allí, siempre. Sobre todo, por aupar a Rafa mientras yo no podía porque tenía un congreso, un curso, estaba trabajando en esta tesis o estaba tratando de tomar un café a las apuradas. Por prestarme el auto o la casa para viajar y pispear un archivo o reunirme con alguien. A mis hermanos, Inés, Jorge, Matías y Cecilia, mis cuñados Gonzalo, Maru y Marina. A mis suegros, Graciela y Aníbal. A mi amiga Ari. A todos ellos, por haber creído en mí.

Finalmente, quiero agradecer a Kati y a Miguel. A mamá, la primera persona que me habló sobre la Patagonia, sobre las leyendas de los pueblos originarios y sobre las ballenas, los lobos y los pingüinos. A papá, quien me ha dejado acompañarlo en sus aventuras por estos parajes y me ha ayudado con la cartografía que verán a continuación. En un viaje tan largo y difícil de terminar, ellos han sido el faro en la costa, la tierra a la vista. Sin ellos hubiese sido imposible y a ellos les dedico esta tesis.

## Introducción

Durante el siglo XIX miles de barcos se lanzaron al mar con una navegación cada vez más eficiente, producto de avances tecnológicos y cartográficos. Una variedad de motivos trazó sus rutas: agendas políticas, tratados comerciales, industrias, conflictos internacionales y la expansión del conocimiento científico. Estos factores fueron capaces de conectar, anudar y atar los destinos de lugares recónditos del globo. A bordo de los barcos estaban los capitanes y sus tripulaciones, de procedencias y edades diversas. A donde iban, llevaban provisiones, frutas, verduras, animales vivos. Mientras tanto, miles de organismos viajaban aferrados a la parte sumergida de los navíos y, de esa manera, atravesaban los océanos. Entre 1800 y 1914, cientos de embarcaciones se dirigieron a la costa patagónica. En ese período, el mar austral fue frecuentado como pasaje entre los océanos Pacífico y Atlántico, y sus costas visitadas con el objetivo de extraer recursos provenientes de mamíferos marinos y aves costeras.

Los barcos transportaban, a bordo y en sus carenas, una inimaginable cantidad de organismos. Es posible que muchos de ellos se establecieran en Patagonia. La pregunta motriz que esta tesis histórico-ambiental aborda es cómo pudieron impactar las conexiones marítimas patagónicas del período en el proceso de dispersión de especies. Esta tesis integra en su estudio los patrones de navegación que fomentaron de manera a menudo inadvertida la dispersión de organismos, partiendo de considerar el impacto que tuvo la revolución tecnológica de los transportes sobre la transformación ambiental. En el plano de análisis histórico y político, el problema propone un desplazamiento de las historias estado-céntricas. El objetivo de rastrear conexiones marítimas considerando a su vez sus implicancias ecológicas en términos de introducción de especies, permitió establecer los aspectos sociales, políticos y económicos de la costa en clave regional y global, y elaborar hipótesis ecológicas capaces de contribuir a la historia ambiental regional.

Los objetivos específicos de la tesis fueron los de generar mapas de

conectividades y producir un análisis sociohistórico contextual que resituara el lugar de la costa patagónica en el escenario mundial; en el marco de procesos globales de expansión y explotación capitalista, la formación del Estado argentino, y la dominación británica de Malvinas. De este modo, la tesis se constituyó en el estudio de las conexiones marítimas y en la visión de los movimientos sociohistóricos globales que integraron a la costa patagónica en una red interoceánica. La metodología que se desarrolló para sistematizar grandes volúmenes de datos sobre embarcaciones durante un período extenso consistió en la identificación de patrones de navegación, fondeo y explotación, capaces de explicar estas conexiones y sus efectos en el ambiente. La amplitud del tema coincidió con la descripción misma de las relaciones marítimas que la Patagonia tuvo durante el siglo XIX y principios del XX. Tan solo de modo lateral se han abordado los usos costeros y la navegación de las poblaciones originales, así como las relaciones interétnicas con los tripulantes extranjeros.

En lo que respecta a la organización de la tesis, en esta introducción se presentan el problema y las preguntas que guían a la investigación. En el capítulo 1 se despliegan las herramientas conceptuales para abordar esta historia socioambiental del mar a la vez que se desarrollan los antecedentes de historia ambiental y marítima, en clave regional y global. El resto de los capítulos se desarrolla sobre distintas conexiones marítimas patagónicas mediante la sistematización y análisis de las fuentes, y la cartografía que permite describir las rutas utilizadas y los lugares de fondeo frecuentados. El segundo capítulo opera como bisagra entre los criterios propiamente metodológicos y teóricos, y su tratamiento posterior a través de la casuística. Se desarrolla a partir de las expediciones científicas marítimas que anclaron en Patagonia entre 1800 y 1899, con el propósito de permitir al lector concebir el impacto de la navegación en la dispersión de especies. En el tercer y cuarto capítulo se aborda la dimensión de explotación de los recursos naturales costeros. En el tercer capítulo se desarrolla la caza de mamíferos marinos, mientras el cuarto aborda las extracciones costeras de guano. Se caracterizan, describen y problematizan sus prácticas extractivas y se llevan a cabo cartografías de elaboración propia que ilustran la dinámica de estas

explotaciones. Ambos capítulos tienen el propósito de conectar a la costa patagónica con aquellas regiones que las utilizaban para su explotación. En el quinto capítulo, con motivo de entender el papel del mar patagónico en la circulación interoceánica, y su dinámica naviera regional, se analizan las relaciones marítimas del archipiélago malvinense con eje en los registros portuarios de Puerto Soledad y Puerto Stanley<sup>1</sup>.

Cada uno de estos capítulos integra una serie cartográfica *ad hoc* que ayuda a sistematizar cada tipo y patrón de navegación según los diferentes ejes abordados. En las conclusiones finales se arriba a las reflexiones principales de la tesis y se dejan planteadas las preguntas que se abrieron a partir de la investigación, relativas al impacto ecológico de la explotación costera, al poder estatal y a sus vacíos y a los intercambios producidos con los pueblos colonos y nativos.

## La pregunta histórico-ambiental

En la jerga marinera, la parte del casco del barco que se encuentra sumergida se denomina obra viva y la parte que emerge obra muerta. Un sinnúmero de especies puede establecerse y vivir en la obra viva, como su nombre parece sugerir. Estos organismos conspicuos o microscópicos, son capaces de convertirse en pasajeros ocasionales de los viajes marítimos, adhiriéndose a los cascos. Se los llama organismos incrustantes y entre ellos hay algas, dientes de perro, papas de mar, cangrejos, gusanos marinos y muchos otros. Desde que el ser humano se transporta de un lado al otro en el agua, estas y otras especies se han trasladado con él. Algunas veces, la magnitud adherida a un navío es tal que su peso hace que disminuya considerablemente su velocidad. Cuando los cascos aún eran de madera la abundancia y diversidad de polizones era mayor ya que ciertos gusanos

---

<sup>1</sup> Durante esta tesis se utiliza el nombre de Puerto Stanley. Fue fundado con ese nombre en 1845, que mantuvo hasta 1982, momento en que se le impuso el nombre Puerto Argentino, en términos de recolonización para con la población que allí residía. Con idéntico criterio, se identificará como Puerto Soledad, y no Puerto Luis al emplazamiento malvinense anterior a 1833, situado en otra bahía al noroeste de la de Stanley, donde se había fundado la colonia encabezada por Luis Vernet.

bivalvos devoraban la madera haciendo su cueva en la misma, que al morir era ocupada por otros organismos (Carlton 1992). Una de estas especies es *Teredo navalis* y tal es la importancia de estos organismos en la industria naviera que su nombre específico hace referencia a esta relación con los barcos. Otras especies también podían atentar a la madera, la cual no tenía protección como las embarcaciones actuales que cuentan con pinturas antiincrustantes. Para evitar estos organismos, durante gran parte del siglo XIX se hizo uso de un laminado de cobre que cubría el casco, pero estas especies continuaron colonizando aquellas áreas que no estaban protegidas. Sumado a ello, cuando la tecnología de agua de lastre no existía, para estabilizar el barco se llevaba a bordo un lastre sólido que se subía en la costa, compuesto de rocas, hierro y arena: todo tipo de desperdicios que resultasen de peso. Este lastre arrastraba consigo plantas, semillas, insectos y algas. Las tripulaciones tiraban el lastre sólido del barco en la costa cuando tomaba su carga. Los barcos, enfrascados en sus propias actividades, actuaban como vectores y llevaban de un lado al otro estos polizones como si se hubiesen tratado de “islas biológicas flotantes” (Carlton 1992). Muchos de los organismos de estas islas biológicas, trasladados de un lado hacia otro, fueron capaces de producir, dadas ciertas condiciones, transformaciones en los paisajes que visitaban.

En consideración de estos cambios socioambientales esta historia es, fundamentalmente, una historia de paisajes. Paisajes desconocidos a los ojos de algunos viajeros del hemisferio noratlántico, que durante el período fueron apropiados de una u otra manera, cartografiados según regiones y transformados –incidental e intencionalmente, conceptual y materialmente. La costa patagónica se anexó con abordajes y anclajes a un mundo que se expandía y lo integraba en sus mapas, con consecuencias multidimensionales. En los bordes de la tierra patagónica se formaron establecimientos permanentes y temporales, se aprovisionaron tripulaciones, se repararon barcos, se explotaron mamíferos marinos, y colonos y nativos intercambiaron con marineros ciertos productos que de otra manera no hubiesen llegado a sus manos. El estudio de la historia costera permite generar hipótesis sobre las transformaciones del paisaje patagónico que,

hasta el día de hoy la comunidad científica, biológica e histórica, no ha considerado.

Se partió de la hipótesis que las conexiones y relaciones marítimas de Patagonia, entre 1800 y 1914, eran mucho más abundantes que las registradas por la narrativa histórica regional, o por las visiones que desde otras latitudes hacen foco en el sur del continente americano. Junto con esta hipótesis, se sostiene que estas conexiones tuvieron un impacto ecológico en cuanto a la dispersión de especies. ¿Cómo eran las relaciones marítimas de la costa patagónica con el resto del mundo? ¿De dónde pudieron venir especies introducidas por los barcos en dicho período? Estos interrogantes permiten incursionar desde una perspectiva transnacional en las conexiones marítimas de la costa patagónica, desdoblando bipolaridades con Gran Bretaña como actor histórico antagónico, y añadiendo otros actores, cuya visibilidad ha sido menor en la historia tradicional al escenario patagónico del siglo XIX.

En tiempos pasados, la mayoría de las introducciones biológicas permanecieron sin documentarse y al arribar los primeros naturalistas, la mayoría de la fauna y flora presente en un lugar determinado fue considerada nativa, salvo especies puntuales como ratas o animales y plantas domésticas (Schwindt *et al.* en prensa). Sin embargo, conocimientos actuales biogeográficos permiten establecer algunos lineamientos para determinar el origen de algunas especies o, al menos, considerarlas introducidas. Las especies, de este modo, se categorizan como *nativas* cuando están en el lugar del que provienen en tiempos históricos y evolutivos, *exóticas* aquellas que han sido transportadas de manera accidental o no por los seres humanos desde una región en donde son originarias hacia otra atravesando barreras biogeográficas (exóticas e introducidas son sinónimos). Entre otras categorías de interés, se consideran *criptogénicas* aquellas que no pueden determinarse nativas o introducidas (Carlton 2009). Como ha sido trabajado por Carlton (2009) estas nociones están en permanente revisión y actualización, y eso las complejiza: hay especies *pseudoindígenas* -definidas de este modo por la literatura especializada en el tema- que han sido consideradas nativas, muchas veces debido a errores en la identificación, pero en realidad son

exóticas. Es por y a partir de estas categorías que pueden resultar útiles los trabajos históricos que aborden cuestiones relativas a conexiones marítimas.

En la práctica, tanto en el pasado como en la actualidad, no es posible saber exactamente el momento en el cual un barco dejó organismos de una especie marina en la costa, y si los organismos se establecieron exitosamente en esa oportunidad. Sin embargo, establecer ciertos patrones de navegación permite realizar predicciones retrospectivas o “posdicciones” sobre el efecto que habrían tenido los derroteros marítimos históricos (Crisci 2001). La información de los diferentes lugares de fondeo utilizados, las estacionalidades en las que tuvieron lugar, y el tamaño del vector y la cantidad de viajes, permiten generar hipótesis sobre las introducciones (Carlton 1996). Estas hipótesis son útiles para estimar si ciertos lugares de anclaje recurrentes en el período (que hoy parecen prístinos dado su poco uso) poseen especies introducidas (de tal o cual lugar) y podrían haber experimentado cambios ambientales en los últimos siglos.

¿Por qué es importante saber de dónde vienen las especies introducidas? Porque implica el entendimiento de los procesos y patrones de las especies y sus comunidades (Crisci 2001), así como una comprensión de los posibles impactos antropogénicos que se han generado históricamente a nivel global y local. En este sentido, es probable que la historia de los ambientes marítimos pueda ayudar en las políticas ecológicas actuales, de predicción y de monitoreo ambiental (Rozwadowski 2014). Ciertas especies introducidas pueden reproducirse lo suficiente como para afectar a los ecosistemas de diferentes maneras, por ejemplo, alterando su ambiente u obstaculizando la cadena trófica de otras especies. Como consecuencia, pueden generar diversos impactos, ambientales y sociales. En cuanto a lo económico, se estima que las especies introducidas, terrestres y costeras, llevan a una pérdida de aproximadamente 120 millones de dólares por año solo en los Estados Unidos (Pimentel *et al.* 2004). La introducción de especies también puede impactar en la salud. A pesar de que es un tema más abordado por la epidemiología, los patógenos introducidos de enfermedades infecciosas han sido transportados por los seres humanos de un ambiente a otro. La varicela, por ejemplo, ha cobrado numerosas víctimas en los pueblos nativos de las

actuales Argentina, Australia y Estados Unidos (Crosby 1999). En la actualidad, las enfermedades transmitidas por mosquitos posiblemente han sido dispersadas mediante vectores acuáticos a sus nuevas ubicaciones, como el dengue al sur de Europa y la Chikungunya al Caribe y a América del Sur (Conn 2014).

Los problemas naturales y sociales que plantea esta tesis han sido vistos, tradicionalmente, como dimensiones separadas. Sin embargo, el marco de la historia ambiental permite abordar preguntas mixtas y conjuntas. Si bien esta línea de desarrollo es incipiente para la Patagonia y sus costas, es significativa en otras variables espaciales y cronológicas que le dan el contexto a esta investigación. El desafío de enmarcar una historia ambiental como historia social es múltiple, no sólo por la cuestión interdisciplinaria, sino porque incluso desde la unicidad de la dimensión social aparecen vacíos de análisis. Estos vacíos sí han sido observados desde otras perspectivas en el plano artístico, por ejemplo, la literatura ha estado más atenta que la historia a la centralidad de lo marítimo en términos humanísticos, desde novelas como *Moby Dick* de Herman Melville (1851), el *Faro del Fin del Mundo* de Jules Verne (1905), o *El naufrago de las estrellas* de Eduardo Belgrano Rawson (1979). El mar y en particular el mar patagónico, que ha jugado un papel en el aprovisionamiento de potencias del hemisferio norte, ha sido desatendido en su dimensión humana e histórica, así como en sus múltiples efectos ecológicos. En esta tesis la historia marítima cobra la forma de una historia social capaz de integrar, al menos reflexivamente, los diferentes aspectos que involucran la totalidad de la experiencia marina.

Las preguntas interdisciplinarias requirieron de categorías, conceptos y unidades de análisis en común entre disciplinas, la invención de “traducciones” o equivalencias en términos metodológicos desde tradiciones de investigación distintas. La metodología geográfica fue especialmente útil para abordar el espacio desde las preguntas histórico-biológicas, con categorías como “región”, “territorio” y “paisaje”. El territorio patagónico se presentó como una serie de paisajes disputados por naves y tripulaciones foráneas, industrias y capitales con eje en el norte y un puñado de residentes locales con una fuerza naval menor. La reconstrucción histórica de la región

requirió, por ende, de pesquisas en archivos locales y remotos, con el propósito de reconstruir los viajes que alguna vez unieron a esta costa con otras regiones del mundo. Para ello, se realizaron viajes a lugares y paisajes poco frecuentes donde se hicieron preguntas nuevas, que acompañaron el trabajo de campo y archivo. Entre los lugares donde se exploró documentalmente la historia de la costa patagónica se hallan el Archivo General de la Nación en Buenos Aires, el Mystic Research Center de Mystic, Connecticut, y las playas de Malvinas, además del archivo Jane Cameron en Puerto Stanley y el Museo Histórico Regional Emma Nozzi en Carmen de Patagones.

Mediante el registro y rastreo de los derroteros de navíos que fondearon en la región, se siguió el curso de los innumerables organismos que se trasladaron con ellos. Estos viajes son la materialización de una variedad de agendas políticas, tratados comerciales e industrias con la necesidad de explotar los recursos sudamericanos, que trazaron las diferentes rutas de estos vectores. Comprender los fenómenos políticos y económicos que movilizaban los barcos, y reconstruir las conexiones históricas con diferentes regiones del mundo posibilitó la detección de potenciales áreas donantes de organismos. Por otro lado, el flujo naviero y sus patrones de navegación permitieron entender las dimensiones de los vectores, y descartar o no su supervivencia en los distintos recorridos, revisando los efectos de la acción humana en los cambios ambientales. Finalmente, registrar los lugares de fondeo de la costa patagónica para los diversos navíos, permitió comprender cuáles áreas pudieron sufrir más modificaciones debido a la introducción de especies, y por ello es probable que en la actualidad presenten un paisaje diferente al que vieron las tripulaciones del siglo XIX o principios del XX (Bortolus *et al.* 2015).

# CAPÍTULO 1:

## UNA HISTORIA SOCIOAMBIENTAL

### DEL MAR AUSTRAL



Nafragio del *Jhelum* (1849-1870), a orillas de Puerto Stanley, Malvinas. Fotografía tomada por Sofía Haller en el año 2016.

## Capítulo 1: Una historia socioambiental del mar austral

Este capítulo se propone establecer el marco, la metodología y el contexto sociohistórico para abordar la pregunta de investigación. Con este propósito, se consideran los antecedentes de historia marítima a nivel global y regional. Asimismo, se desglosan distintas herramientas analíticas que provienen de múltiples disciplinas. Las concepciones biológicas de introducción de especies, y biogeografía han sido necesarias para explicar cómo y por qué las conexiones marítimas históricas hacen posible establecer hipótesis sobre la distribución actual de las especies. La apropiación de diferentes espacios ha requerido también del préstamo de categorías analíticas geográficas como “territorio”, “paisaje” y “región”, nociones capaces de problematizar la construcción social del espacio. También se abordan otras herramientas analíticas históricas relativas a redes y circulación, útiles para pensar las conexiones oceánicas y el rumbo de actores itinerantes como los que viajaban a bordo de los barcos.

En el capítulo se problematiza la variable espacial y se justifica la variable temporal de la investigación. Luego se presenta la construcción del corpus documental y se caracterizan las fuentes. Se discute la complejidad interdisciplinaria, sus propósitos y posibilidades, y se considera la teoría trabajada en cuanto a “espacios lisos” y “estriados” de Deleuze y Guattari (1980) como alternativa filosófica a las historiografías estado-céntricas. Finalmente, a partir de los antecedentes regionales se presenta una primera cartografía que incorpora los emplazamientos europeos y estatales en la región.

### Apuntes sobre historia marítima

Aunque la narrativa histórica de batallas y exploraciones marítimas data de antigüedad, la historia entre el humano y el mar como la conocemos tomó primer espesor teórico a mediados del siglo XX. Con la mirada puesta en la historia universal y global, Schmitt (1942) reflexionó sobre el antagonismo de la tierra y el mar, y pocos años después Braudel (1949) recortó en el

Mediterráneo una historia marítima de relaciones sociales y rutas comerciales. En términos generales, la historia marítima se desarrolló en tres temas separados y relativamente aislados: la historia de la exploración, las guerras navales y los asuntos económicos vinculados a la construcción de barcos, tráfico, y pesca comercial (Hattendorf 2012). Durante la década de 1980 se empezó a prestar atención a la experiencia social, considerando la vida en alta mar y la vida en la costa en tanto ambas se encontraban completamente vinculadas (Chaves 2011). Con poca popularidad entre los historiadores académicos, pero interés creciente en públicos más amplios (Heidbrink 2017, Ojala y Tenold 2017), empezaron a cubrirse una multiplicidad de temas como la historia social de los marineros, la pesca, los viajes de balleneros y loberos, las expediciones, el tráfico, la tecnología y la economía marítimas. Se fundaron revistas dedicadas a estos temas como el *International Journal of Maritime History* (1989), *Great Circle* (1980) y *Chronique d'Histoire Maritime* (1980), entre algunas otras. La crítica más dura que se hace de la historia marítima es que ha carecido de un principio teórico unificado, y un cuerpo de literatura mantenido en el tiempo y con cierta unidad (Chaves 2011). Posiblemente, porque los historiadores marítimos no se han dedicado en el pasado a debatir entre ellos (Vickers 1993). Sin embargo, ciertos esfuerzos se han dirigido cada vez más a definir la disciplina, y en este sentido las revistas especializadas jugaron un papel importante.

En simultaneidad con esta nueva historia marítima, en los años ochenta se hizo popular, principalmente en Norteamérica y Gran Bretaña, una corriente denominada “*Atlantic World History*” o atlanticismo, con el eje puesto en enfatizar el estudio de la circulación y conectividad del océano Atlántico con los límites temporales de 1492 a 1820, desde la llegada de Cristóbal Colón a América hasta la caída del imperio español. El atlanticismo abarca una multiplicidad de temas como el tráfico de esclavos, el transporte de *commodities*, la historia del trabajo, las migraciones y el estudio de las ideas que circularon a través de la cuenca atlántica. Lo atractivo de este marco se halló en sus posibilidades de pensar a la comunidad atlántica como una unidad, teniendo en cuenta sus múltiples conexiones y trascender las fronteras imperiales y nacionales (aunque no deja de ser sintomático que

concluya su período de estudio con la caída del imperio español). A pesar de que esta corriente mantiene el nombre de un océano, se ha señalado que sus estudios históricos pocas veces involucran verdaderamente la experiencia marítima, la historia social de quienes vivían el mar, o el mar en sí mismo en sus factores ambientales (Bolster 2008, Heidbrink 2017).

Al contrario de la perspectiva atlanticista, la tendencia de la historia marítima de los últimos años replantea sus contornos y perspectivas, postulando que los océanos no se estudien más como diferentes regiones oceánicas, sino que se interroguen como mundos jaspeados, fragmentados e interconectados de múltiples maneras (Polónia *et al.* 2017). Una de las propuestas para definir el camino de esta corriente es su cooperación con - indistintamente- la historia mundial, global o transnacional que sí goza de cada vez mayor popularidad, llamando la atención del público general y la academia (Heidbrink 2017). En líneas generales se considera que el futuro de la historia marítima plantea desafíos interdisciplinarios que tienen en cuenta aspectos ecológicos y ambientales, y que añaden dinamismo a la dialéctica histórica (Bolster 2008, Heidbrink 2017). Esta nueva perspectiva aparece azuzada por las problemáticas ambientales actuales, que han puesto el foco en la contingencia marítima, haciendo visible para los historiadores ambientales el impacto de las actividades humanas en el ecosistema marino desde la antigüedad hacia el presente

En la Argentina de los últimos veinte años, diversos trabajos se han dirigido a profundizar las complejidades de los espacios portuarios, la historia del trabajo en los puertos, y de la conformación de las comunidades portuarias (Mateo Oviedo 2003, Mateo Oviedo y Nieto 2009, Cañete *et al.* 2011, Sandrín y Biangardi 2014, entre otros). Estos avances temáticos indican el principio de una mirada académica de los historiadores nacionales hacia el océano, y que han comenzado a participar en debates con historiadores portuarios de otras nacionalidades en eventos como la Jornadas Internacionales de Estudios Portuarios, interviniendo desde entidades como la Red de Estudios Portuarios (RedEP). Los trabajos coinciden con una rama de la historia marítima que ha dirigido su atención en las últimas tres décadas al estudio de los puertos en sus niveles locales, regionales e internacionales (Ribeiro da Silva 2017). Las

nuevas tendencias nacionales se encuentran muy focalizadas en el puerto como unidad de análisis, y tienen un desarrollo menor respecto de lo que sucede en alta mar o incluso en paisajes costeros que no constituyen emplazamientos portuarios (en términos infraestructurales), pero que han sido geografías apropiadas históricamente por el ser humano en calidad de puertos naturales o por sus recursos marítimos.

Cuando Braudel (1949) estudió el Mediterráneo consideró las unidades geográficas y físicas, así como sus diferentes poblados en constante interacción. Los espacios marítimos eran, según relata, cosidos y recosidos por las embarcaciones que las navegaban casi en procesión. El atlanticismo consideró al océano como un lugar de articulación, y para ello procuró integrar las historias nacionales y regionales, sin circunscribirse dentro de las fronteras de los estados-nación (Armitage 2002). El desdibujar de las fronteras y la noción de conexiones interoceánicas que propuso esta corriente ha resultado un aporte sustancial, pero no sólo deja afuera del análisis las conexiones fundamentales con el Pacífico y el Índico, sino que la tendencia de esta corriente ha sido la de pensar el proceso global exclusivamente en los términos del expansionismo europeo (Coclanis 2006).

Por otra parte, la historia marítima se entrelaza cada vez más con la noción de globalidad y empieza a plantearse en términos de “océanos conectados” (Polónia *et al.* 2017). Cabe destacar que esta idea ha sido retomada de J. H. Parry quien ya en la década de 1970 refiere “Todos los mares del mundo son uno solo. (...) todos están conectados unos con otros” (Parry 1974: 9). Esta globalidad en un mar sin fronteras ha sido retomada por la historia marítima desde distintas posturas, discutidas cada vez más en los últimos años. Aun así, cuando se refieren al tema en el *International Journal of Maritime History* no hay mucho para mencionar en materia de estudios sudamericanos: rutas marítimas, puertos asiáticos y africanos se han añadido exitosamente a una discusión en la que Australia desde hace bastante forma parte activa, pero Sudamérica apenas si se menciona. ¿Qué le queda entonces a la región patagónica, confinada en una esquina de los mapas planos occidentales? Pocos estudios han abordado el lugar del océano en su capacidad de moldear la economía y la población de la región, entre ellos son de interés para esta

tesis los trabajos de Quiroz sobre la actividad cinegética en la región magallánica y patagónica (2018, Quiroz y de la Fuente 2012) y también en las costas de Concepción y Arauco (2011, 2012, 2012b).

Para reconstruir la historia marítima regional es necesario dar un giro conceptual y aproximarse a ella y a sus relaciones considerando su aspecto de relativa insularidad. Su lejanía con las metrópolis, sus costas accesibles para los viajeros y sus relaciones malvinenses y fueguino-patagónicas, entre otras cuestiones, hacen posible considerar a la región de esta manera. Los trabajos que han abordado regiones archipelágicas e insulares en clave transnacional y regional constituyen antecedentes para esta aproximación (Lombard 1990, Bascope 2018), si bien se ocupan de archipiélagos distantes y/o tienen diferencias en su abordaje.

Esta historia de las interconexiones marítimas patagónicas toma como punto de partida a una concepción de “región” que se extiende hasta allí a donde se pueda seguir la explicación, es decir, identificando y describiendo relaciones entre actores y espacios distantes (Bandieri 1996, De Jong 2001). Resta aclarar que dicho enfoque fue pensado para variables continentales y no marítimas, y que aquí se extiende la posibilidad de aplicar el concepto como categoría de análisis. Hay varios indicios que indican que algunos historiadores marítimos están tomando este camino (Abrantes Garcia 2017, Ribeiro da Silva 2017, Seshan 2017), concentrándose en cómo los procesos globales se manifiestan en constelaciones locales o incluso las constituyen (Polónia *et al.* 2017). En este sentido, se entiende que la historia “global” es más bien una perspectiva que una narrativa histórica universal<sup>2</sup>, a pesar de lo cual, la falta de presencia sudamericana en producciones marítimas deja un vacío en este tipo de revistas internacionales. Sin embargo, distintos autores en los últimos veinte años (como Quiroz, Senatore, Podgorny, García, Soluri y Mayorga) han abordado la región desde enfoques que, si bien no tienen el centro puesto en el océano, contribuyen a configurar la problemática específica de la historia social marítima.

---

<sup>2</sup> Esto se ha discutido en el contexto del *Summer Academy* “Labour, rights and Mobility” realizado por el re:work *International Research Center (Work And Human Lifecycle In Global History)* en Buenos Aires en el 2017.

Mantener una perspectiva internacional puede tener un costo demasiado alto, si significa que la historia de las comunidades costeras de la que los marineros partían y a las que llegaban no es estudiada. Un descuido al que son propensos incluso historiadores marítimos muy sofisticados que se han esforzado en relatar una historia global (Vickers 1993). Vickers señala que hay dos razones por las cuales la historia marítima no ha sido trabajada en profundidad en este sentido: la primera es que, aunque es bastante fácil encontrar a los marineros en alta mar, es más complejo averiguar sus orígenes y su recorrido o la vida que tuvieron después de sus viajes. La segunda razón es que el carácter itinerante de este tipo de trabajo hace muy complejo el seguimiento de los marinos, aun cuando parece relativamente fácil encontrarlos en registros de barcos y aduanas. Conforme a la perspectiva de este autor, él encuentra que la solución a estas problemáticas radica en integrar lo que se sabe en la vida en el mar junto con la comprensión de la vida en el puerto. Una perspectiva transoceánica, capaz de afrontar los problemas metodológicos de estudiar gente e ideas en movimiento, sin descuidar la historia de las comunidades costeras, permite la posibilidad de construir una historia social que tenga en cuenta los diferentes aspectos de la totalidad de la experiencia marina, tales como el género o la etnicidad entre otras cuestiones (Vickers 1993)

Aun cuando las críticas al atlanticismo son pertinentes, este marco histórico ha permitido reconstruir circulaciones globales, trans e interoceánicas abordando el mar como espacio de circulación y conexión. La historia social ha retomado desde el atlanticismo los viajes de actores tradicionalmente invisibilizados, a partir de la historia de ideologías y diálogos propagados por el océano, así como de resistencias sociales y políticas. En esta corriente la cuenca atlántica fue presentada como el escenario en donde se plasmó la circulación de ideas en forma de publicaciones, líderes insurrectos, sindicatos o revoluciones (Linebaugh y Rediker 2005, Fink 2011). Otros trabajos se focalizaron en la historia del tráfico de esclavizados en el Río de la Plata, dando cuenta de conexiones imperiales y cómo estas daban forma a las rutas esclavistas que terminaban en Buenos Aires y Montevideo, provenientes de Brasil y África (Prado 2002, Borucki 2011, 2013). En estas

investigaciones también se reparó en conexiones tanto formales como informales (amistades, matrimonios) donde los sujetos coloniales o los esclavos desarrollaron redes sociales y económicas que les dieron ciertos niveles de autonomía frente a los centros de poder. Estas redes horizontales o verticales determinaban cuestiones como el acceso a mercados, prácticas económicas, precios, autorizaciones, e incluso el espacio en los barcos para almacenar mercancías (Prado 2009).

Estos aportes, entre otros, permiten pensar en las posibilidades de contribuir a una historia patagónica del siglo XIX que acentúe el tratamiento de los problemas del mar, con foco en sus conexiones con otras regiones del mundo, comprendiendo su lugar en las redes que se despliegan a través del escenario marítimo transoceánico. Las posibilidades de explorar la diversidad de personajes involucrados en dichas redes comprenden no sólo a las grandes narrativas de personajes reconocidos (como Darwin, Fitz Roy y Piedra Buena), o a las acciones navales de los múltiples estados que se disputaban la región (argentino, chileno, británico), sino a marineros, loberos, balleneros y poblaciones indígenas cuya importancia y estudios recientes se tomarán más adelante. Rescatar esta historia social requiere de la voluntad de explorar la vida de los actores, sus comunidades de origen y sus acciones y relaciones en la costa patagónica.

Durante esta tesis se retoma el concepto de “circulación”, que ha sido utilizado en su mayor parte, aunque no exclusivamente, para enfatizar el papel de los intercambios locales en las redes globales que construyen el conocimiento científico (Roberts 2009). Este término analítico permite considerar la experiencia de estos actores transnacionales a bordo de un navío y en las costas. Más que referir a la mera movilidad, la circulación remite a las transformaciones de cosas, hombres y sentidos que se transformarán en el proceso de esa movilidad. No debe pensarse como un movimiento desde un punto y hacia un centro específico, sino como un movimiento continuo que cuenta con múltiples puntos de contacto e intercambio. La noción de “océanos conectados” (Parry 1974) es recogida por Polónia *et al.* (2017), quienes a su vez la entrelazan con la búsqueda de “historias conectadas” como apuesta por integrar la historia a escala local, regional y global. La propuesta consiste

en estudiar la singularidad y su articulación con los fenómenos de circulación y conectividad como alternativa para descentralizar el relato expansionista europeo de la modernidad.

A partir de dicho abordaje, pensar en los “océanos conectados” implica tener en cuenta los itinerarios dinámicos de los actores marítimos, y no sólo focalizarse en cómo los sistemas globales se manifiestan en sistemas regionales o los constituyen –porque esa lógica obedece a un sentido expansionista e imperialista que no permite retorno–, sino más bien considerar la multiplicidad de escenarios regionales que conectan sus historias. En otras palabras: se entiende que no sólo se trata de cómo se vincula lo global en lo regional, sino también de cómo distintas regiones se vinculan y se encuentran en los procesos globales. Desenredando estos procesos es como nos permitiremos ver los hilos que conectan una región con otras. Hilos que alguna vez conectaron el mundo (Subrahmanyam 1997).

### Antecedentes histórico-ambientales

La historia ambiental puede definirse como la historia de las relaciones mutuas entre el género humano y el resto de la naturaleza, y pone el foco en la influencia creciente que el género humano tiene sobre los ecosistemas de la tierra (McNeill 2005). Esta producción histórica nació fuera de la academia y fue producto de los movimientos ecológicos populares de 1960 y 1970. Hay distintas líneas de la historia ambiental, y esta tesis se enmarca en una aproximación material, que tiene que ver con los cambios en los ambientes físicos y biológicos y la forma en que esos cambios afectan las sociedades humanas o viceversa, acentuando los aspectos económicos y tecnológicos de sus actividades. Este tipo de historia obliga a los historiadores a poner atención no sólo a más fenómenos sino a clases de fenómenos muy diferentes, como la química atmosférica o la dinámica de la población de los peces, haciendo que quienes la estudien desarrollen nuevas y raras habilidades (McNeill 2005).

Un hito de historia ambiental a nivel global es la obra *Ecological Imperialism* de Crosby (1986), que relata la expansión a nivel biológico desde

Europa durante la modernidad. Crosby repara cómo los diferentes aspectos ambientales (enfermedades, flora, fauna, etc.) han influido en las conquistas y expansiones alrededor del globo, y cómo los humanos juegan un papel fundamental como vector en la dispersión de especies. En esta línea material y social Cronon, en *Changes in the Land* (1983), reconstruyó las transformaciones ecológicas de comunidades de plantas y animales que ocurrieron en Nueva Inglaterra durante la colonización europea. El trabajo de Donald Worster en *Dust Bowl: The Southern Plains in the 1930s* (1979) trata sobre la agresiva explotación en las planicies del sur estadounidense durante el siglo XIX y cómo afectó y degradó el paisaje. Más preocupada por la dimensión de las percepciones, Merchant, en su obra ecofeminista *The Death of Nature* (1980) presentó cómo las imágenes y metáforas de la naturaleza como femenina, forjadas durante la revolución científica, han funcionado históricamente para justificar la dominación sobre la mujer y la naturaleza. Más recientemente DeJohn Anderson, en *Creatures of Empire: How Domestic Animals transformed Early America* (2004) considera el ganado como un factor central en el choque cultural entre colonos e indígenas, así como una fuerza motora en la expansión al interior del territorio. En *Mosquito Empires* (2010) McNeill exploró la lucha geopolítica de las grandes potencias del mundo atlántico sobre los paisajes del Gran Caribe, y cómo esta derivó en grandes cambios ecológicos en esos paisajes que propiciaron la incubación de mosquitos vectores de fiebre amarilla y malaria, enfermedades que a su vez tuvieron consecuencias en el orden geopolítico de las Américas.

En América Latina ha empezado a discutirse el papel y los caminos que toma la historia ambiental (Castro Herrera 2005, Gallini 2009). Soluri ha trabajado sobre *Culturas Bananeras* (2013) atendiendo a la industria bananera y sus efectos sociales y políticos, a la transformación de bosques primarios en plantaciones de banano y al banano mismo en términos biológicos y como artefacto cultural transformado por procesos sociohistóricos. En Brasil la historia de las plantaciones de azúcar también recibió atención en sus aspectos laborales y ambientales (Rogers 2010). Todos estos trabajos brindan el marco interdisciplinario que permite abordar una historia socioambiental de la Patagonia, atendiendo a problemáticas

económicas, sociales y ecológicas.

En líneas generales, la historia ambiental ha mantenido cierto sesgo terrestre ya que los ecosistemas acuáticos han recibido muy poca atención y esta atención suele tornarse más bien a los ríos que a lagos y a océanos (McNeill 2005). Las recientes crisis en el océano –introducción de especies, sobrepesca, presencia de basura y acidificación– han sido consideradas bajo una luz ecológica y política, aunque raramente histórica: como si la naturaleza y la ciencia fueran de alguna manera reinos separados del estudio del pasado (Bolster 2006). Aun así, algunos historiadores han abordado la historia de los ambientes marítimos en los últimos años de la década de 1990 (Schwerdtner Máñez y Poulsen 2016). Desde la biología pesquera Pauly (1995) abordó esta oscuridad teórica con el concepto de *Shifting baselines syndrome* o síndrome de cambio de líneas de base. Según el autor, cuando los científicos llegan a muestrear a un lugar, toman como línea de base de su investigación la cantidad de peces y diversidad de especies que hay. Cuando la siguiente generación de científicos comienza su carrera hace lo mismo, con lo que la línea de base de cada investigación se va corriendo gradualmente hacia las condiciones actuales de cada ecosistema.

Entre las obras histórico-ambientales sobre el mar pueden considerarse *The Mortal Sea* (Bolster 2012) que demuestra que, a pesar de que la sobreexplotación en la pesca parece un problema contemporáneo, el humano ha estado transformando el mar mucho antes que la aparición de la pesca industrial. La obra de Rozwadowski, *Vast Expanses* (2018), trabaja sobre cómo la percepción sobre el océano, y lo que de este se conoce –a través del trabajo, placer, ambiciones económicas y paradigmas científicos- ha jugado un rol central definiendo la relación del humano con los paisajes marítimos. *Perspective on Oceans Past* (Schwerdtner Máñez y Poulsen 2016) aborda los antecedentes teóricos de la historia marítima ambiental, estableciendo las dificultades y posibilidades interdisciplinarias del campo y los principales desafíos metodológicos al reconstruir el pasado marino. Por último, un proyecto de investigación a escala mundial en el que se está trabajando actualmente es el History of Marine Animal Populations (HMAP), que procura reconstruir la historia de la población de diferentes especies marinas y las

modificaciones que han sufrido, con profesionales de diferentes universidades del mundo, y de manera interdisciplinaria. Específicamente el HMAP se enfoca en el impacto a gran escala de la pesca del ser humano, y el rol de los recursos marítimos en el desarrollo histórico de la sociedad.

La historia ambiental marítima se ancla en tres ideas principales (Bolster 2006): primero, el océano tiene una historia. Los ambientes costeros y la alta mar tienen historias largas en las cuales el mundo humano ha estado involucrado. Segundo, vale la pena reconstruir esas historias. Aun cuando mucho del pasado permanezca en penumbras, existen fuentes que hacen posible a la historia ambiental marítima. En tercer lugar, es necesario considerar los contextos ricos y las sutiles perspectivas históricas en las discusiones sobre el manejo futuro de los recursos marítimos. La historia ambiental puede contribuir a los debates sobre el uso futuro de los océanos. Pero también se trata de una historia en sí misma, no sólo validada por investigaciones científicas de índole biológica. Considerar el océano “vivo” como un jugador dinámico en historias humanas puede generar contribuciones significativas sobre nuestro entendimiento de las personas como actores ecológicos. Bolster (2006) en su firme convicción de fundamentar una historia ambiental marítima señala que necesitamos comprender mejor muchas cosas. Entre otras, cómo diferentes grupos de personas se realizaron en el contexto de ambientes marítimos; cómo la proveniencia, la clase, la moda y la geopolítica influenciaron en la explotación y la conservación de recursos humanos; cómo el conocimiento de pescadores y cazadores de mamíferos marinos sobre las poblaciones marinas fue acumulado; cómo la colaboración y antagonismo entre pescadores y científicos afectó a los ambientes marítimos y cómo se percibieron los ambientes marítimos en términos de abundancia y distribución de especies. Y desde esta tesis, puede agregarse, cómo los movimientos interoceánicos influenciaron en el proceso de dispersión de especies y en la homogeneización de ciertos ambientes costeros.

Si bien los ecólogos se han orientado a identificar las condiciones actuales de las poblaciones marítimas y los efectos que en ellas se han dado por el ser humano, pocas investigaciones han considerado el estado de poblaciones

afectadas en períodos anteriores (ver Bortolus *et al.* 2015). La perspectiva histórica suele aparecer como separada de la biología, y particularmente las introducciones no han contado con una fuerte aproximación formal desde el punto de vista histórico con su objeto de estudio, con excepciones como la obra de Crosby (1986). Salvo trabajos aislados, la historia marítima ambiental está hoy día más dedicada a analizar la explotación de los recursos marítimos que al proceso de dispersión de especies (Rayes *et al.* 2015). Desde la biología, la introducción de especies en los ambientes costeros se ha comenzado a estudiar en los últimos sesenta años, junto con la tecnología del agua de lastre. Pero los movimientos anteriores a esta tecnología han transportado por siglos especies de un lugar a otro. Diversas especies introducidas han sido reportadas en Patagonia en el siglo XIX, y su origen solamente se explica por los flujos marítimos humanos (Orensanz *et al.* 2002, Schwindt *et al.* en prensa).

En la encrucijada entre la biología y la historia marítima, Carlton (1992, 2001, Carlton y Hodder 1995) ha estudiado los casos particulares de barcos cuyos viajes han propiciado la dispersión de muchísimas especies de manera inadvertida en la costa estadounidense. El autor pone el foco en los pequeños y silenciosos organismos que han colonizado embarcaciones enteras durante la expansión mundial del comercio marítimo. Las introducciones de especies exóticas han alcanzado niveles de dispersión tan elevados que han homogeneizado mucha de la biodiversidad marina de las costas del mundo. Ello genera importantes preguntas sobre el futuro de los ecosistemas, cuestionando hasta dónde estas especies pueden desplazar o reemplazar a las especies nativas de una región en particular. La tasa de especies introducidas ha aumentado substancialmente en los últimos siglos, y estas modificaciones antropogénicas están llevando a la homogeneización de la flora y fauna a nivel global, al tiempo que redefinen los límites de la biogeografía (Seebens *et al.* 2017). Nuevas introducciones siguen produciéndose regularmente en las costas, en parte por el uso de aguas de lastre, pero también por los organismos incrustantes que viajan adosados a los barcos.

En la misma línea, se ha estudiado que las especies introducidas son

consideradas como una de las mayores causas de pérdida de diversidad biológica (Vitousek *et al.* 1997). Asimismo, generan costos económicos muy altos para su control y en muchos casos tienen un impacto social muy elevado. La introducción de especies se ha convertido en un fenómeno sin precedentes que cambió nuestra manera de estudiar la naturaleza a todas las escalas espaciales y temporales y en todos los niveles de organización posible (Simberloff y Rejmánek 2011), tal es así que se considera que no existen lugares prístinos sin especies introducidas (Bortolus y Schwindt 2007). Debido a que la mayoría de las introducciones en ambientes acuáticos se realizó y se realiza a través de las embarcaciones, los océanos constituyen un lugar clave para comprender cómo los movimientos humanos han provocado y provocan estos impactos ambientales, sobre todo por la vulnerabilidad de los navíos para transportar inadvertidamente en su estructura y lastre a millares de organismos.

En colaboración con otros autores, Kaluza y colegas (2010) analizaron los itinerarios de 16.363 buques de carga durante 2007, mostrando la complejidad de las redes marítimas comerciales y las diferencias entre cada clase de embarcación (cargueros a granel, transporte de contenedores, petroleros), para determinar los patrones de movilidad y los circuitos portuarios de cada una de éstas (Kaluza *et al.* 2010). Por su parte, Hewitt y colegas (2004) realizaron un estudio histórico sobre las principales rutas oceánicas con el fin de reconstruir el movimiento de especies, en la Bahía de Port Philip, Australia. Ambos trabajos, los de Kaluza y Hewitt, constituyen modelos comparativos directos para confrontar con este proyecto. En el plano más amplio de los antecedentes sobre historia ambiental, trabajos como los de West (1995) muestran la forma en que interactúan humanos, animales y plantas en ambientes sujetos a competencia social como las planicies norteamericanas. De regreso a la variable socio-territorial de este plan de investigación, los trabajos de Winograd (2012) sobre preservación y manejo de recursos en las costas patagónicas recuperan el carácter interdisciplinario de la historia biológica y social.

## Antecedentes históricos de la costa patagónica

El propósito de este apartado es analizar la región en el período en cuanto a su tratamiento historiográfico, identificando y discutiendo las tendencias actuales. Se abordan las siguientes preguntas: ¿Qué producciones se han dedicado a reconstruir el pasado marítimo de la Patagonia en su dimensión global e interconectada? ¿Cuáles son las problemáticas pendientes de abordaje para comprender la historia social y ambiental de la Patagonia del siglo XIX?

Senatore (2011) reflexiona que la historia de la Antártida ha sido narrada potenciando las experiencias de los exploradores por sobre las de otros actores asiduos a esas costas. Algo similar ha pasado con la historia marítima del litoral patagónico, cuya narrativa tradicionalmente enfatizó la historia de su exploración y relevamiento costero, reparando sobre todo en el proceso de “descubrimiento” de la Patagonia desde la mirada y los intereses europeos, particularmente los territoriales y políticos de Gran Bretaña, y conforme a las biografías de los personajes que son destacados en las historias tradicionales (Ratto 1930, Riesenberg 1941, Passetti 2008, 2014), y de carácter regional como los trabajos de la revista *Argentina Austral*, publicada entre 1929 y 1968. También ha sido frecuente la apología patriótica de las expediciones militares y las figuras épicas como Luis Piedra Buena (Entraigas 1966). Las proezas de los exploradores europeos, y la épica nacionalista de los pioneros argentinos, son solidarias con la visión etnocéntrica y europeizante de la historia de la Patagonia y el papel civilizatorio que se otorgaba a la inmigración de ultramar. Los enfoques renovadores de la historia social, más atentos a los actores subalternos, han contribuido a desmontar esos discursos. De cualquier manera, esa clase de trabajos ha proporcionado un primer panorama de los intercambios entre los protagonistas que consideraba históricamente relevantes, y los pobladores de la región, asumiendo generalmente la forma de ensayos con contenidos sobre todo biográficos.

En 1957, la Armada Argentina creó la División de Estudios Históricos Navales que dos años después se convirtió en el Departamento de Estudios Históricos. Una de sus obras más importantes fueron los diez tomos de la *Historia marítima argentina* (1985), bajo la dirección del contraalmirante

Destéfani, y las colaboraciones de otros especialistas. La producción de la Armada fue meticulosa y utilizó como fuentes diarios y bitácoras de navegación. La misma puso su foco en los intercambios internacionales derivados de la exploración por parte de personajes prominentes o bien de naturaleza bélica. Sobre todo, se tomó una posición defensiva contra los intereses británicos en la Patagonia, motivada por la disputa por la soberanía, y la guerra que poco antes de la publicación de los volúmenes había tenido lugar.

Al estudiar la importancia que tenía el cabo de Hornos como pasaje hacia el Pacífico a mediados del siglo XIX, Rydell (1948, 1949) consideró la situación política y económica de Estados Unidos. El comercio de este país con Asia había sido habilitado a partir de 1849 por la derogación de las Actas de Navegación inglesas que permitía que Estados Unidos se involucrara en el comercio del té con China, y por otro lado debido a la “fiebre de oro” y el comercio colateral con California. En su análisis, la tecnología de los barcos de tipo *clipper* fue fundamental para el subsecuente auge de navegación americana en la historia de la ruta del cabo de Hornos. Rydell se explayó sobre el pasaje hacia el Pacífico, focalizado en los intereses estadounidenses y las duras condiciones que soportaban sus tripulaciones. Años más tarde, Dumrauf (1998) exploró a través de documentación heterogénea las distintas alternativas que se buscaron con el propósito de conectar comercialmente el Pacífico y el Atlántico en materia de rutas marítimas, fluviales y ferroviarias. Su aproximación es novedosa en tanto el autor integra en su estudio el contexto global y el interés por parte de distintos imperios y estados nacionales, al buscar rutas cada vez más eficaces capaces de rodear o atravesar el continente americano.

Lo relativo a los naufragios en el cabo de Hornos, la Isla de los Estados, el estrecho de Magallanes, Península Mitre, y en las islas Malvinas y Georgias del Sur, fue compilado por Vairo (2000), quien reunió los trabajos de varios autores, contextualizando históricamente a la región. Desde la arqueología, esta temática la desarrolla el Programa de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural Subacuático (PROAS), creado en 1990 en el Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano (INAPL). Varios

trabajos del programa dieron cuenta de la frecuencia de barcos en la región, y sus accidentes en conjunto con el contexto internacional histórico (Murray *et al.* 2009, Elkin *et al.* 2015, Grosso *et al.* 2015, Elkin 2016, Elkin *et al.* 2017). Desde el INAPL también se ha trabajado desde enfoques interdisciplinarios sobre el deterioro de los sitios arqueológicos subacuáticos, y han tenido en cuenta el efecto de los organismos incrustantes y los perforantes, como *Teredo navalis* en los restos de naufragios (Bastida *et al.* 2008, Grosso 2008, Bastida *et al.* 2010).

En cuanto a los establecimientos españoles en la costa patagónica, sobre el fuerte San José en Península Valdés, mediante metodología arqueológica, se destaca el trabajo de Bianchi *et al.* (2013, 2015) y su cuestionamiento, a partir de la disposición del asentamiento, a la narrativa canónica de la colonización española. Estos trabajos llaman a considerar la multidimensionalidad y causalidad de la colonización, mientras cuestionan la mirada que se centra únicamente en el flujo marítimo atlántico y que disocia los procesos ocurridos en la costa del interior patagónico, las intenciones españolas hacia el interior del territorio, y el flujo que provenía del océano Pacífico (Bianchi *et al.* 2015). Sobre todo, llevan el foco a las relaciones interétnicas del establecimiento del fuerte San José con las poblaciones indígenas, actores fundamentales e indisociables de la historia del litoral patagónico. Estos intercambios con indígenas también han sido tomados en cuenta en la exhaustiva investigación arqueológica y documental sobre Floridablanca de Senatore (2007), que explora la sociedad de esta colonia y el papel que en la misma jugaron los discursos ilustrados españoles. Sobre Puerto Deseado, y su relación con la Real Compañía Marítima de Pesca, Silva (1978, 1985, 1999) trató en profundidad este tema tomando de manera integral el desarrollo de la industria pesquera de la península Ibérica desde el siglo XVI, la transformación regional de la región rioplatense en la mitad del siglo XVIII y su creciente importancia en el contexto mundial, hasta el establecimiento en Puerto Deseado. Como se ha planteado en un estado del arte preparatorio (Haller y Vezub 2018), dicho autor ahondó en el estudio de las provisiones y población del emprendimiento, dando cuenta de las dificultades materiales, económicas, sociales y de oficio que implicaba la

pesca de ballenas para quienes habitaban el emplazamiento (Silva 1978). Varios estudios históricos se desarrollaron sobre el establecimiento de la colonia de El Carmen y su desarrollo (Martínez de Gorla 1970, Destéfani 1985, Bustos 1993).

García (2010) y García y Podgorny (2013) trabajaron el relevamiento de la costa patagónica por parte de los navíos extranjeros que se dio con la caída de los imperios ibéricos, particularmente por Gran Bretaña. La exploración de los territorios sudamericanos implicó no sólo obtener permisos de las autoridades, sino valerse de “individuos conocedores de las rutas, los transportes y las regiones a visitar” (García 2010: 302). De esta manera, se reconoce que pilotos prácticos, técnicos, loberos y otros tripulantes jugaron un papel en la producción de los mapas y cartas de navegación inglesas. En las costas y a bordo se produjeron encuentros que facilitaban información y pilotos que ayudaban a navegar localmente. Las observaciones de estos personajes se transcribieron como guías e itinerarios en varios idiomas. García y Podgorny (2013) enfocaron el caso específico de la “casa de los pilotos”, situada en la boca de Río Negro, que proveyó de ayuda e información a los barcos extranjeros en la navegación y exploración de la costa patagónica. La “casa de los pilotos” constituyó un nodo que regulaba el tránsito por el curso inferior de este río, un lugar al que se recurrió en las siguientes expediciones y desde el cual se conformaba un saber sobre los territorios donde los pobladores patagónicos incidían como conocedores. En ella se entreteljían contactos, y la investigación de García y Podgorny analiza las modalidades de relación entre lo local y lo internacional. García (2009) también contempló las expediciones e investigaciones geográficas y de recursos que el Estado argentino propulsó hacia la década de 1880 con miras a instalar una cultura marítima que brindara no sólo colonias de pescadores que extrajeran recursos en la costa patagónica, sino que a largo plazo pudiera formar marineros para ser reclutados por la marina de guerra. Aunque los intentos de instalar un emprendimiento pesquero en el golfo Nuevo no prosperaron, el trabajo permite ver la presencia cada vez mayor hacia finales del siglo XIX de navíos de la Armada en la Patagonia.

En lo referente a la dimensión de la historia transnacional de la Patagonia,

Bascope (2012) estudió el poblamiento ovino de la región de Magallanes y la fundación de Ushuaia, ambos propiciados por colonos británicos, principalmente los misioneros de la *South American Mission Society*, que partían del obispado sudamericano con sede en la isla de Keppel en el archipiélago malvinense para evangelizar fueguinos, tehuelches y pampas a mediados del siglo XIX. Bascope mostró cómo el pasado de la Patagonia austral, Tierra del Fuego, Malvinas, y demás islas del Atlántico Sud, debe comprenderse en el marco de una historia internacional que excede los límites nacionales de Argentina y Chile.

Avanzado el siglo XX, pero con repercusiones sobre las visiones retrospectivas del XIX, la “cuestión Malvinas” plantea dificultades a la historiografía nacional luego de la guerra de 1982. Federico Lorenz considera que los análisis históricos sobre Malvinas están marcados por las disputas del pasado, y por el revisionismo con el que se retomó el tema a partir de la restauración democrática (Lorenz 2011, 2013, 2014). Este autor remarcó la importancia de construir una historia de largo plazo que no se limite a los hitos de la ocupación británica en 1833 y la guerra de 1982, abriendo el tratamiento a la dimensión mayor de los contextos coloniales como las disputas entre Gran Bretaña y Estados Unidos por la hegemonía de los mares, y el negocio ballenero de mediados del siglo XIX, o el proceso de construcción de los estados nacionales sudamericanos. En este orden se puede remitir al trabajo de Anthony Dickinson (1993, 1994, 2007), biólogo que trabajó de inspector de pesca en la administración británica de las islas Malvinas, quien profundizó la historia de la actividad ballenera y lopera inglesa en los mares del sur. En su tesis doctoral Dickinson examinó los intentos insatisfactorios de regular la actividad ballenera y lopera en las Malvinas en el período previo a la ocupación británica de 1833, y cómo los vaivenes de la economía e industria británica y norteamericana se servían de dicha actividad con anterioridad. Dickinson abordó este tema más preocupado por la problemática de la conservación que por la geopolítica, lo que permite historiar los reclamos de soberanía en la larga perspectiva y en un contexto más amplio de análisis. Al situar el conflicto soberano original en los términos del mercado de pieles y sombreros, y la demanda popular que estos tenían en Estados Unidos, el

problema de la dominación de Malvinas se desdobra de la bipolaridad argentino-británica, abriendo el panorama a tópicos que involucran a una multiplicidad de actores y políticas.

Mateo Martinic ha ahondado en la historia marítima de la Patagonia en ambos océanos desde varias perspectivas. Entre otras cuestiones describió la interrelación entre la Patagonia y las islas Malvinas (o Falklands, como las denomina), mediante el seguimiento de la historia de los navegantes que recalaron y se establecieron en esos territorios (Martinic 2009), y la inmigración malvinense en Punta Arenas (Martinic 1996). Este autor presentó la singularidad del caso patagónico por la relación ultra territorial que involucra los territorios argentinos y chilenos, la isla binacional de Tierra del Fuego y Malvinas. También ha puesto énfasis en la presencia frecuente de loberos y balleneros estadounidenses, ingleses y franceses en las costas sudamericanas desde fines del siglo XIX (Martinic 2009b). Martinic ha manifestado que lejos de ser un espacio vacío de embarcaciones extranjeras, el estrecho de Magallanes y varias zonas del archipiélago de Tierra del Fuego eran un ámbito de creciente navegación por parte de estos cazadores, que debieron desarrollar su propio conocimiento sobre la geografía marítima patagónica sud y occidental, así como sobre los recursos de la región y los pobladores. Sobre las experiencias de contacto entre tripulantes y pobladores, ha investigado el comercio sexual entre mujeres Aónikenk y marineros que se localizaba en la Bahía San Gregorio y Puerto Pecket (Martinic 2008). Las características de estos episodios permiten considerar que la conectividad que tuvo lugar en el litoral patagónico del siglo XIX era de múltiples propósitos, desde el aprovisionamiento de víveres e información hasta diferentes formas de sociabilidad como el comercio sexual. La comunicación intensa entre Malvinas, Punta Arenas y Ushuaia, la migración entre Argentina y Chile, y la migración europea son algunos de los temas que permiten reconstruir la escena patagónica desde su dinámica regional y transnacional. Sobre la relación entre Malvinas y Patagonia también ha trabajado Coronato (2004, Coronato y Tourrand 2013) enfatizando la relación regional de las islas con la Patagonia continental, sobre todo con la colonia galesa del valle del río Chubut desde su fundación en 1865.

La historia de los loberos en Patagonia también ha sido trabajada por Soluri (2013b) como una historia social ambiental, indagando a la vez la relación de “grupos de personas” con “grupos de animales” y las condiciones materiales de explotación del recurso. Orientado a las conexiones internacionales y el paso de los barcos por la Patagonia Atlántica continental, Mayorga (2016, 2017, 2018) presenta antecedentes sobre el tema cinegético y sigue el recorrido de los barcos loberos desde las fuentes que proporcionan las expediciones que han sido publicadas, o las bitácoras loberas, introduciendo el trasfondo histórico de estas actividades.

En lo relativo a la extracción del guano en la región, los antecedentes resultan aún más dispersos y modestos. Una evaluación de recursos naturales de Argentina (Godoy 1963), producida por el Consejo Federal de Inversiones, genera un compendio de diferentes documentos históricos que entre otras cuestiones pone en evidencia la explotación guanera en varias islas patagónicas y hace referencia a los intentos desde legislaciones patagónicas para regular esta explotación. Se identificaron 14 yacimientos guaneros en el continente y 35 en territorios insulares, y se consideraron las propiedades químicas del producto. Unos años más tarde, Caillet-Bois (1968) trabajó históricamente sobre la explotación del guano extranjera en las costas patagónicas –dando cuenta de una población francesa de al menos 30 personas en la isla Tova (Chubut), -que poseía carros, mulas y caballos- y contempló las leyes argentinas que en la década de 1870 intentaron regular dicha explotación. Incipientemente, Coronato (2016, 2017) ha abordado la presencia de sitios arqueológicos a los fines de esta industria en las islas Leones y Tova.

Como se ha concluido en el estado de la cuestión que se citó con anterioridad (Haller y Vezub 2018), el estudio de los antecedentes brinda un panorama de las problemáticas recientes en lo referente a las interconexiones de las costas de la región patagónica del siglo XIX. En los últimos veinte años se distingue, sobre todo, una tendencia creciente que pone el foco en las interconectividades regionales y globales. Se advierte cómo nuevas preguntas han suscitado nuevos abordajes, a menudo interdisciplinarios, y en diferentes líneas: expediciones y descubrimientos científicos y de relevamiento

hidrográfico, rutas comerciales, arqueología, arqueología subacuática, historia del trabajo, historia ambiental, explotación de recursos marítimos y las conexiones de Malvinas con la Patagonia continental. La definición de nuevos problemas ha enfatizado la importancia de reconstruir la agencia histórica de actores que hasta el momento no han sido trabajados en detalle, aun cuando, como en el caso de las empresas balleneras y loberas, son fundamentales para explicar la situación del litoral patagónico.

Patagonia aparece interconectada, entre sí y hacia el resto del mundo, con una diversidad de actores que conforman distintas redes de comunicación marítima. Estos personajes claves participaban en la formación de rutas y zonas de contacto, tenían agencia propia y características completamente específicas que se modificaron según el período. La experiencia del viaje por el Atlántico sur ha sido narrada con componentes épicos. Pese a las limitaciones, y los paradigmas diferentes, la historiografía precedente es una premisa para los nuevos enfoques sobre la navegación en la Patagonia. Por ejemplo, la historia de Martinic sobre el comercio sexual de las mujeres *aónikenk* o tehuelches, habilita preguntarse por otras vivencias e intercambios, aportando datos sobre los derroteros, y los lugares de fondeo y anclaje. En lo referente a las expediciones científicas y relevamientos hidrográficos, Podgorny y García han abierto el panorama al enfocar los nodos y redes de los que formaba parte la Patagonia, considerando actores cuyo rol en la construcción de conocimientos y cartografías no han tenido visibilidad.

La revisión bibliográfica y documental realizada durante esta investigación, muestra que Estados Unidos se destaca como muy relevante para la historia regional marítima del siglo XIX, y que ello no ha sido suficientemente advertido por la historiografía nacional argentina. El papel de los navíos y los marinos norteamericanos es opacado en las descripciones por el de los intereses británicos, presentados como opuestos del estado-nación argentino. Esta perspectiva histórica en términos duales y antagonistas, que aún predomina, es una repercusión producida por las disputas por el territorio insular entre la Argentina y Gran Bretaña. Ello oscurece los roles de actores de otras nacionalidades, no solamente estadounidenses, sino también franceses y españoles, entre otros.

Tres dinámicas entrelazadas deben tenerse en cuenta al considerar la historia marítima y naviera patagónica. En primer lugar, el contexto socioeconómico y político global, que trae en escena en el siglo XIX a los comerciantes que se dirigen al Pacífico para llevar y traer mercancías, y a los navíos dedicados a la explotación de pinnípedos y cetáceos marinos que obedecen a la demanda internacional de pieles y aceite, entre otros productos. En segundo lugar, la dinámica colonial y nacional, esto es: los esfuerzos orientados por parte de los gobiernos en disputa – la corona española, los gobiernos que la sucedieron después de las revoluciones de independencia, es decir la provincia de Buenos Aires, la Confederación Argentina, y luego la República Argentina, y por otro lado la corona británica– en administrar este territorio marítimo, insular y costero, y las medidas diplomáticas y bélicas que se siguieron con este propósito. Por último, pero no menos importante, una dinámica regional que trasciende las fronteras ligadas a la expansión estatal sobre los territorios, y ello comprende a Chile, Argentina y Gran Bretaña, que vincula la costa patagónica atlántica y pacífica con las islas Malvinas. Esto debe considerarse desde la triangulación entre los poblados de Punta Arenas, Carmen de Patagones, Puerto Soledad y Puerto Stanley, pero también desde la dinámica misma del territorio que obedece a cierta lógica regional, aun no explorada en profundidad. Eran frecuentes, por ejemplo, las expediciones de la Patagonia continental a las Malvinas con provisiones, y los viajes desde este archipiélago a la Isla de los Estados, o al estrecho de Magallanes para proveerse de madera. El entrelazamiento de estas tres dinámicas permite una comprensión integral de los procesos globales en la región, en donde otras regiones, como por ejemplo Nueva Inglaterra con sus barcos loberos, también tuvieron alcances significativos.

### Patagonia y sus costas: territorio, paisaje, región y océano

La multidimensionalidad de la historia marítima requiere de herramientas y preguntas provenientes de varias disciplinas. La geografía especialmente, contribuye a maneras de entender y analizar los espacios, tanto horizontales como verticales, que conforman el mar (Rozwadowski 2010). Una historia que

se esfuerza en reconstruir itinerarios transnacionales hacia la costa patagónica debe problematizar las diferentes concepciones espaciales y la cartografía que utiliza, con el objetivo de contemplar su objeto de estudio con claridad y resituar la región en el escenario global. El espacio es un hecho social, tiene una existencia material pero también una existencia social. En este apartado se considerarán las categorías geográficas de *territorio*, *paisaje* y *región* del océano, y el problema de la cartografía hegemónica.

Tanto territorios como fronteras suelen tomarse como datos empíricos que, al no ser cuestionados en el proceso de investigación, devienen obstáculos epistemológicos. Es importante considerar que las referencias ontológicas o las fronteras de los territorios no constituyen realidades “anteriores” a las relaciones sociales (Benedetti 2011). Información como los rasgos geodésicos y geofísicos, coordenadas, relieves, hidrografía y vegetación, que parecen válidos en sí mismos, contienen en realidad claves interpretativas por quienes las describen. La noción de territorio se produce a causa no sólo de su realidad ontológica, sino de las relaciones sociales: “(...) el territorio no es un soporte material, algo con existencia previa a las relaciones sociales, sobre el que se desarrollan los procesos: el territorio mismo es un proceso, constitutivo del entramado de relaciones sociales.” (Benedetti 2011: 51). Un territorio es el espacio apropiado, ocupado y dominado por un grupo social en vista de asegurar su reproducción y satisfacer sus necesidades, materiales y simbólicas, y su apropiación siempre conlleva una forma de poder ya sea de carácter utilitario y/o simbólico (Giménez Montiel y Lambert 2007).

Toman relevancia para esta discusión los conceptos de *desterritorialización* y *reterritorialización* de Deleuze y Guattari (1980), y su interpretación por Herner (2009) con relación a la geografía. Desde este marco, los territorios son un acto, un pensamiento, un deseo y constituyen una fuerza productiva. La desterritorialización implica un abandono de ese acto, una destrucción a partir de la cual el territorio se “metamorfosea” y cambia. Pero los movimientos de desterritorialización implican procesos de reterritorialización y están en conexión constante, incluidos unos en otros (Deleuze y Guattari 1980). La reterritorialización produce “otro” espacio, uno diferente. A partir de esta lectura Herner (2009) añade que la

desterritorialización implica la desarticulación de aquel espacio común donde se materializan las prácticas, que marca las fronteras entre “nosotros” y los “otros”. Como los procesos de desterritorialización y reterritorialización son concomitantes, concluye la autora, el mundo siempre está territorializado, ocupado y reconstruido. Estas nociones son herramientas analíticas útiles para explicar la disputa por la apropiación del territorio patagónico entre distintos actores.

La *región*, recibe un tratamiento diferente desde la geografía, y se concibe como un área determinada que por diferentes circunstancias históricas se va imaginando inherentemente limitada, y diferente a otra comunidad o a otras comunidades (Benedetti 2011). Esta categoría suele enfocarse más en su componente simbólico-conceptual y a sus representaciones socialmente producidas que al ejercicio del poder. Aparecen distintos ejes por los cuales se identifica una región (con motivo de su funcionamiento sistémico o identificación de una comunidad), y una exploración de estas subcategorías con referencia a la Patagonia la ubica como un regionalismo –una identificación consciente, cultural, política y sentimental, que extensos grupos de personas desarrollan con ciertos espacios a través del tiempo (Serrano 2017). La particularidad de la Patagonia como región es que fue definida originalmente como un relato externo: los significados asociados a ella que nacen en la época colonial fueron generados por narradores de origen externo a la región y para públicos exógenos, por lo que no se trata de una identificación original de sus pobladores autóctonos -cuyas voces aún permanecen en gran medida ausentes en la historiografía regional (Serrano 2017). En su occidentalización la costa patagónica fue delimitada y “toponimizada” por actores externos, por los viajeros que llegaban, estudiaban y trazaban en un mapa su geografía.

La comprensión metodológica de los problemas regionales ha hecho considerar que los límites de una región son el resultado de la comprensión de un determinado problema (De Jong 2001). Por ejemplo, una región de límites precisos es el resultado de una “necesidad” de percibirla con los sentidos, pero no agota en modo alguno sus posibles explicaciones, cuyos problemas en muchos casos llevan a realizar viajes y a adentrarse en

territorios con distintas escalas y morfologías físicas y sociales (De Jong 2001). Desde esta perspectiva, el método regional requiere de una fluidez intelectual capaz de introducirse en el problema sin las restricciones de otros espacios producidos. Por ejemplo, un mapa físico político de la región patagónica argentina y su análisis resulta útil para delimitar fronteras en el territorio o incluso reclamar soberanía sobre las Malvinas, pero no para los objetivos de comprensión geográfica e histórica que demanda esta investigación sobre la navegación y la introducción de especies. Asimismo, durante esta tesis, se han creado diferentes piezas cartográficas cuya escala y recorte varían en relación a las diferentes problemáticas abordadas. En otras palabras, según el método regional que propone De Jong, los límites son un resultado, y no un punto de partida. La escala de un problema regional merece un enfoque similar, aunque más operativo: es variable, y debe ajustarse a la investigación (De Jong 2001).

¿Cómo se recorta en esta tesis, entonces, a la región patagónica? Entre 1800 y 1914 distintos actores concibieron a Patagonia como un lugar diferente a las islas Malvinas, lo que puede comprobarse, por ejemplo, en los registros de entradas y salidas del archipiélago que declaraban tener por destino u origen a “Patagonia”. Por otro lado, existen libros británicos relativos a Malvinas que, producidos en los últimos treinta años, diferencian a “Patagonia” de las islas, aun cuando consideran la presencia del archipiélago en la plataforma continental regional (Strange 1992). Durante esta tesis, sin embargo, las fuentes y el estudio de la dinámica naviera han permitido delimitar una región patagónica que comprende el sur del continente americano, en sus costados Pacífico y Atlántico, las islas aledañas, la de Tierra del Fuego, las del archipiélago malvinense, y la totalidad del estrecho de Magallanes. Estas ubicaciones se entrelazan en distintas actividades comerciales, cinegéticas, migratorias, sociales y logísticas, dando cuenta de configuraciones y dinámicas únicas y particulares. Por distintos motivos, explicados más adelante en el apartado metodológico, esta tesis se ancla en una porción de esta región, pero su explicación excede al territorio e involucra en su reconstrucción a lugares lejanos del globo.

El *paisaje* es cómo el territorio se les presenta a los humanos. Se trata de

una instancia privilegiada de la percepción vivencial del territorio en la que los actores invierten en forma entremezclada su afectividad, su imaginario y su bagaje sociocultural (Giménez y Lambert 2007). Tiene cierta independencia de los humanos, pero por otra parte es sentido y vivido de forma diferente por cada uno de ellos, que al percibirlo se vuelve un usuario del paisaje (Brunet 1974). Se retomarán distintas perspectivas que han profundizado la categoría de paisaje, en absoluto excluyentes. Una de estas perspectivas presenta el término en calidad de su semiología, de la lectura que hacen de él sus observadores, y la otra que lo presenta como un artefacto, en sus aspectos operativos y funcionales. En la primera, los elementos del paisaje producen un código y significados a sus observadores (Brunet 1974). Estos retienen diferentes signos según su óptica, que integra diferentes aspectos y factores como la naturaleza de las cosas, el nivel de conocimiento científico, la pertinencia y el campo en el que los actores y el paisaje entran en escena. El paisaje proporciona de esta manera, un conjunto de indicaciones sesgadas e insuficientes, unos datos entre muchos otros que se presentan como indicios y deben completarse. En la segunda perspectiva, el paisaje se transforma según la proyección que el observador hace de él (Corboz 1983). Esto supone una apropiación por parte del usuario desde la mirada: se establece una relación que tiene que ver con la ordenación o con la planificación. En este marco la cartografía constituye una apropiación del paisaje, una forma de plasmar una serie de paisajes que en la instancia vivencial son percibidos de otra manera. El aspecto semiológico del paisaje puede considerarse la base de su apropiación: un sujeto mira el paisaje, este constituye una serie de códigos -en forma de recursos, símbolos e indicaciones- y en ese proceso el sujeto lo transforma en artefacto.

Tanto el territorio como la región se conciben, no así el paisaje, en un *área* determinada. Pero el océano llama a considerar otros aspectos que no se reducen a su superficie. Una nueva tendencia de geografía epistemológica dirige esfuerzos a estudiar los territorios más allá de la tierra, pensando en espacios aéreos, subterráneos o submarinos que implican no sólo superficie sino también altura y profundidad. La comprensión de estos territorios llama a trascender los límites geofísicos de las concepciones convencionales del

espacio. Mantienen el concepto de territorio, pero son territorios en flujo, dinámicos, indeterminados y cambiantes por oposición a aquellos estáticos y fijos, que contemplan múltiples morfologías como aire, agua o hielo (Peters et al. 2018).

El océano, en su totalidad, compone una categoría geográfica diferente. Al no constituir un espacio permanente de vivienda, ha sido ignorado desde sus aspectos históricos y su relación con el ser humano. Sin embargo, Steinberg (2001) establece que se trata de un constructo social, y sus formas, tal como las terrestres, han sido transformadas por procesos físicos y sociales. La manera en que el ser humano ha utilizado, regulado y mirado el mar y las costas marítimas ha dependido del sistema dominante de producción material por la cual se ha relacionado con la naturaleza. El rol del océano en los distintos procesos capitalistas que han sucedido a lo largo del tiempo, ha sido crucial para la economía global, ya que en su inmensidad se conformó un espacio necesario y único en el mundo capitalista (Steinberg 2001). El océano ha sido enfatizado como un espacio entre estados continentales, un espacio “vacío” cuyo dominio no pertenece a nadie, al tiempo que es accesible a todos (Adams 2018). Si la apropiación de la tierra sentó sus bases en el poder territorial del estado, la apropiación del mar tomó la forma de rutas comerciales y carriles navieros coloniales: el espacio era y es de movimiento, un reino de tráfico, y para potencias específicas una fuente de poder imperial y global (Adams 2018). Abordando esta problemática, Quiroz (2013) ha retomado el concepto de “maritorio” desde distintos autores, como una noción análoga al territorio, pero en un entramado complejo compuesto por el mar, construido espacial y temporalmente, a través de apropiaciones socioculturales.

Merecen especial atención los *bordes* de los territorios y del océano que en este caso toman la forma de costa. Esa línea donde la tierra se encuentra con el agua y constituye una zona de transición entre ambos cuerpos, involucrando superficies y profundidades, un lugar donde la noción bidimensional de la tierra se ve aumentada por la verticalidad, el volumen y la complejidad de un espacio tridimensional (Elden 2013 citado en Gibbs 2017). La costa es un espacio distinto, donde reinos geofísicos, biológicos y ecológicos se encuentran, en un ambiente que fluctúa de manera constante,

y desafía las concepciones territoriales humanas (Gibbs 2017). La noción de paisaje involucra a la costa y al mar. La costa se percibe desde la playa, desde el mar y en el mar. En la arqueología marítima y a partir de sufijos que provienen del idioma inglés, se ha diferenciado aquel paisaje que se ve desde la tierra, *landscape*, de aquel que se ve desde un navío en el mar, *maritime cultural landscape*. Ambos involucran desde distintas perspectivas balizas, playas, puertos, arrecifes e islas, así como superficies marítimas y cambios de color del agua. Diferente a ellos es el *seascape*, cuyos factores se definen como aquellos que permiten al individuo percibir su ubicación sin tierra a la vista: estrellas, corrientes, aves, vientos, nubes e incluso fosforescencia (Ford 2011). Estas nociones de paisajes en relación al mar, a pesar de tener ciertas diferencias entre sí, constituyen perfectamente lecturas y artefactos (de orientación, de recursos, de disfrute, entre otros) para los actores y temporalidades que las producen. Estas categorías no se retomarán en la tesis a partir de sus terminologías anglosajonas, pero estarán presentes cuando se aborde la mirada de los actores desde el mar o desde la costa.

Por último, interesa en esta instancia considerar la cuestión de la cartografía, proyecciones y representaciones tradicionales. Bascopé ha problematizado la representación de Patagonia o Fuego Patagonia, como él la denomina, sobre las cartografías que reproducen la región con eje norte-sur (Bascopé 2018). Su planteo es novedoso en la reconstrucción de la región en oposición a las variables espaciales clásicas o naturalizadas, y enfatiza la importancia de desprenderse de éstas, que entiende como una forma de colonización, para afrontar las problemáticas regionales. Para explicar su foco de estudio, la itinerancia trashumante de las poblaciones onas y tsonecas o tehuelches, este autor propone cambios efectivos en la proyección y recorte geográficos. Según su perspectiva, una vez colonizada la región fuegopatagónica, por parte de misioneros, empresarios y extranjeros ocupados en cartografiarla, "(...) el antiguo territorio trashumante quedó enredado en la imaginación norte-sur del mundo, que orienta la política tanto de Londres como de Santiago o Buenos Aires" (Bascopé 2012: 68). Pero los propósitos de esta investigación involucran justamente comprender la imaginación norte-sur del mundo que ata a la costa patagónica con otras en sus múltiples

escalas. Esta comprensión, sin embargo, debe ser fluida y capaz alterar de las proyecciones y los recortes geográficos si el problema lo requiere.

Si bien se retoma en esta tesis que los hombres y mujeres tradicionalmente han mirado el mar desde la costa, aprehendiéndolo como un anexo terrenal al continente, el caso patagónico puede plantearse de una manera diferente. Los viajeros que se dirigieron a la Patagonia durante el siglo XIX, en su mayoría, miraron al territorio desde el mar. Patagonia era una extensión del espacio liso del océano, en oportunidades más inaprensible para ellos que las costas que conocían. Tierra adentro, los paisajes y las reglas de la región eran una incógnita, pero había quienes poseían un íntimo conocimiento de sus contornos. Ya fuera que los conocieran en calidad de pasaje hacia otro lado, o como costas susceptibles de ser ocupadas o explotadas.

### Metodología, definición de las variables espacial y temporal, construcción del corpus

Se consideran en la investigación los navíos que fondearon en la costa patagónica atlántica -la línea de costa considerada incluye desde Carmen de Patagones (40° 47' S, 62° 58' O) hasta Punta Dungeness (52° 23' S, 68° 26' W) en el estrecho de Magallanes, hasta bahía Lapataia (54° 52' S, 68° 32' W) en el estrecho de Beagle y la totalidad del archipiélago malvinense al este (51° 45' S, 59° 00' W). Se ha brindado este foco atlántico, en pura conciencia de que se trata de una historia que sigue más allá de sus límites acotados, y es necesario aclarar, en modo alguno se participa desde esta tesis en un enfoque historiográfico nacionalista. La delimitación obedece a las condiciones climáticas y oceanográficas (como salinidad y temperatura) de la zona costera, que recibió un número continuo de organismos en el período estudiado. Si bien este recorte geográfico coincide con un marco atlántico y nacional, y por eso parece contradictorio con la propuesta de escribir una historia que no esté restringida a la delimitación argentina, se considera que justamente el foco en estas coordenadas servirá a los propósitos de mostrar que la dinámica naviera de ese triángulo marítimo y costero se explica atendiendo a conexiones mucho más vastas. Estas conexiones permitirán

discutir las lecturas históricas nacionalistas, incluso a pesar de que, en el último tercio del siglo XIX, el factor de expansión del estado nacional pasó a tener mayor importancia que en los años anteriores. Como se verá en las páginas que siguen, la historia de la conectividad regional del recorte geográfico despegó hacia todos los puntos cardinales, se enlaza profundamente con las potencias del hemisferio norte y con el Río de la Plata, pero también tiene fugas hacia el sur, se interna en el estrecho de Magallanes, específicamente se construye desde su conexión con Punta Arenas, y continúa aún más allá en el océano Pacífico.

La investigación involucró el derrotero de navíos, vectores que provienen y se dirigen hacia otros océanos y regiones del mundo, conforme al enfoque sistémico de “región” que se reitera, y que considera “[...] las interacciones sociales que la definen como tal en el espacio y el tiempo” (Bandieri 1996), según un paradigma para el cual “[...] la región comienza y termina donde comienza y termina su explicación” (De Jong 2001:77). De esta manera, la atención no está puesta en cómo se vincula un sistema global o nacional en un sistema regional, sino que piensa en términos de “regiones conectadas” (Subrahmanyam 1997), y cómo estas se vinculan y encuentran en los procesos globales y regionales.

Los puertos que se conectan con la Patagonia se piensan como puertos “donantes” de especies, y las posibilidades de estos puertos de haber introducido especies costeras se considera en relación a los siguientes factores que pudieron tener influencia en la introducción de especies: tiempos de permanencia, temperatura (en grados centígrados) y a la salinidad (en Unidades Prácticas de Salinidad: UPS) del agua, estos últimos dos datos se han obtenido a partir de la base de datos de MARSPEC (Sbrocco y Barber 2013). Estos tres factores tienen incidencia directa con el éxito de colonización de los organismos marinos. Un mayor tiempo de permanencia de un navío en un lugar aumenta las probabilidades que los organismos incrustantes puedan reproducirse o incluso liberar larvas que, si sobreviven, pueden colonizar estos nuevos lugares. De la misma forma, los organismos (nativos o no) que se encuentran en estos lugares, pueden a su vez colonizar el casco de las embarcaciones que permanecen mucho tiempo en el mismo lugar. A su vez,

el éxito de la reproducción, supervivencia y colonización en organismos marinos depende en gran medida de dos variables claves que son la salinidad y temperatura. Cuando estas dos variables son contrastantes entre áreas, las probabilidades de supervivencia y colonización de los organismos marinos son menores. Por ejemplo, organismos que viven en regiones tropicales tienen baja probabilidad de colonizar regiones más frías como las Islas Malvinas. En cambio, distintos puertos del hemisferio norte alcanzan niveles de salinidad y temperatura similares a los de la región patagónica. Si de estos puertos en el Mar del Norte zarparon navíos a la Patagonia es posible que, de cumplirse ciertos parámetros, introdujeran especies en la región en el transcurso de sus viajes.

El recorte temporal comprendido entre 1800 y 1914 se justifica porque en ese período los avances tecnológicos y científicos permitieron una navegación cada vez más frecuente. La tecnología fue complementada con un conocimiento cada vez más fino de las costas sudamericanas, ya que la caída del imperio español había posibilitado que grandes potencias europeas comenzaran a relevar la hidrografía regional (García y Podgorny 2013). Fue durante este período que se establecieron la mayoría de los puertos a lo largo de la costa patagónica, afectando al tráfico del territorio, y cuando sucedieron exploraciones y misiones que han hecho a la narrativa occidental de la región. Entre los relatos más conocidos están los de actores como Darwin, Fitz Roy, Bridges y Gardiner. También fue el tiempo de circunstancias y eventos que afectaron en gran manera al flujo naviero, como la demanda de pieles de lobo marino, aceite de ballena, fertilizante, la fiebre de oro en California y los intercambios comerciales con Asia y con el Pacífico sudamericano. El pasaje de cabo de Hornos y luego el estrecho de Magallanes fueron frecuentados y conocidos por estadounidenses y europeos. En 1914 el escenario del mar patagónico cambió. La construcción del canal de Panamá modificó radicalmente el curso de las navegaciones que para 1869, momento en que se construyó el canal de Suez, ya habían declinado en la región. Por otro lado, la caza de mamíferos marinos se corrió casi definitivamente hacia la Antártida, aunque con base en Malvinas.

Los movimientos de navegantes que pasaron por la Patagonia llevaron a

retomar su itinerancia para la pesquisa de las documentaciones. Se hizo un seguimiento de los agentes históricos y de los archivos donde ellos dejaron evidencia de su paso. El proceso de la construcción del corpus documental de esta investigación fue compuesto a partir de la exploración de distintos repositorios documentales, fuentes editadas y bases de datos de naturaleza heterogénea. Esta construcción fue paralela a la búsqueda de las distintas herramientas teóricas y metodológicas que permitieron comprender a los actores y territorios de esta historia ambiental. La cantidad y diversidad de información recopilada, después de todo, debía ser sistematizada al nivel del análisis. En parte, imitando la movilidad de los actores y sus embarcaciones en un recorrido por los registros de los nodos portuarios de las costas patagónicas, se han encontrado fuentes claves en Carmen de Patagones, Puerto Stanley, Buenos Aires y Mystic, Connecticut. Otros tipos de fuentes han sido relevadas, registradas y jerarquizadas: diarios de navegación de capitanes y tripulantes, bitácoras de embarcaciones, crónicas y publicaciones de relatos de expediciones científicas marítimas, registros de entradas y salidas de los barcos a diferentes puertos, cartas de navegación, cartografías antiguas, memorias del Ministerio de Guerra y Marina. Entre los repositorios documentales se encuentran el Archivo General de la Nación (Ciudad Autónoma de Buenos Aires), el Jane Cameron National Archive (Puerto Stanley, Islas Malvinas), el Mystic Seaport Collection Research Center (Mystic, Connecticut) y el Museo Histórico Regional “Emma Nozzi” (Carmen de Patagones, Río Negro). También se han analizado la documentación y los antecedentes provistos por diferentes repositorios virtuales, que se despliegan a continuación:

- Fundación Histarmar: Buenos Aires. <https://www.histarmar.com.ar>
- Patlibros: Duncan Campbell y Gladys Grace: [patlibros.org](http://patlibros.org)
- Gallica: [gallica.bnf.fr](http://gallica.bnf.fr) / Bibliothèque nationale de France
- Harvard Library, Digital Collections: <https://curiosity.lib.harvard.edu>
- Sea Around Us: Pauly D. and Zeller D. (Editors), 2015. Sea Around Us Concepts, Design and Data ([searoundsus.org](http://searoundsus.org))
- University of Cambridge: <http://www.cam.ac.uk/>

- American Offshore Whale Voyages: A Database (AOWV), <https://whalinghistory.org>, Mystic Seaport Museum, Inc. and New Bedford Whaling Museum
- British Southern Whale Fishery Databases BSWF Databases - A. G. E. Jones; Dale Chatwin; and, Rhys Richards
- Les Baleiniers Française, French Offshore Whaling Voyages: A Database, <https://whalinghistory.org/fv/>, Mystic Seaport Museum, Inc. and New Bedford Whaling Museum. Accedido en septiembre del 2019.
- Whaling Museum Logbook & Journal Database, New Bedford Whaling Museum

Se han entrecruzado datos con estos repositorios y archivos, y se ha confeccionado una base de datos propia, que integra también registros de entradas y salidas de barcos obtenidos de los puertos de Carmen de Patagones, Puerto Soledad y Puerto Stanley, así como las diversas fuentes abordadas en este trabajo y la literatura específica (Clayton 2014, Caviglia 2015, Dickinson 2007, entre otros).

La información relevada se ha utilizado para cartografiar los recorridos, flujos e intensidad de las comunicaciones navieras, principales puertos conectados con la región y zonas de fondeo. En algunas ocasiones las rutas cartografiadas siguen los derroteros de manera mucho más específica que otras. La imposibilidad de seguir cada uno de los barcos que pasó por la Patagonia motivó esta sistematización de tipo cualitativa, focalizando los diferentes patrones o indicios de actividad marítima que se pudieron encontrar. La cartografía se realizó mediante Sistemas de Información Geográfica, más precisamente el software de libre acceso QGIS. Entre otras cuestiones se ha tenido en cuenta para el análisis de la dispersión de especies la localización y tiempo de amarre, intensidad y frecuencia de los flujos navieros. La investigación permitió resituar el lugar de la Patagonia, desde los confines del mapa a una posición central en las rutas marítimas globales. Los datos sobre los derroteros marítimos de las distintas embarcaciones se integraron en un sistema georreferenciado para detectar patrones y coincidencias en el tránsito marítimo, organizando una tipología de estos

movimientos. El análisis posterior de las rutas permitió la construcción de hipótesis en relación con aquellas regiones que posiblemente compartan fauna y flora con la costa patagónica en la actualidad. Ejemplos de esta metodología han sido utilizados con anterioridad, como se ha considerado en los antecedentes, partiendo de las principales rutas oceánicas para reconstruir el movimiento de especies, tal como puede verse en la figura 1.

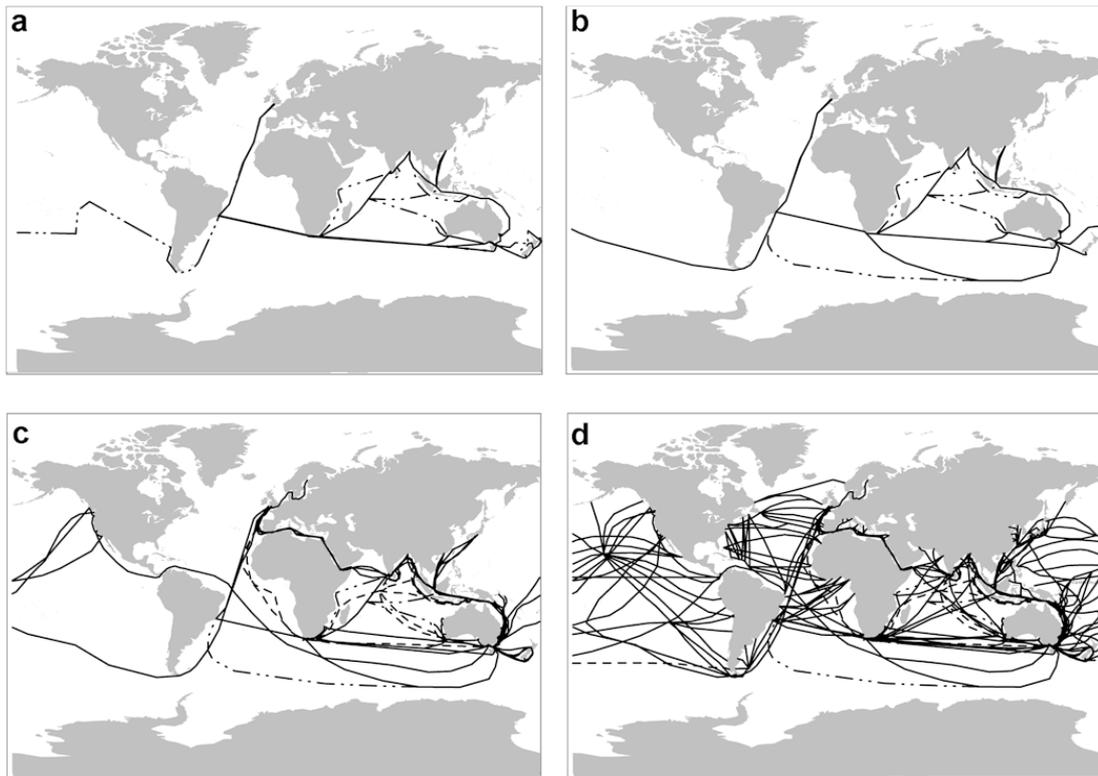


Figura 1. Mapas y periodización de las rutas comerciales, extractivas y de colonización mundiales: a) Exploración/colonización (antes de 1839), b) Inmigración (1839-1851) y Fiebre del Oro (1852-1860), c) Era moderna hasta el final de la Primera Guerra Mundial (1861-1920) y d) Era moderna desde entreguerras hasta el presente (1921-2004). (Extraído de Hewitt *et al.*, 2004: 186).

El marco interdisciplinario de esta tesis lo otorgan los trabajos socioambientales y sociohistóricos cada vez más numerosos, su utilización de categorías geográficas como “paisaje”, así como las metodologías nutridas en la interdisciplina y la confrontación de campos de conocimiento que están articulados sobre distintas variables e historiales. En términos de la dificultad para pensar lo “líquido”, los antecedentes y diferentes estudios geográficos sobre el océano indican que, fundamentalmente, abordar una historia del mar

requiere una perspectiva más compleja que la que significaría anexar los territorios de agua salada a los reinos terrestres (Rozwadowski 2010). El océano compone un territorio con otras reglas y dimensiones. La teoría que distingue entre espacios “lisos” y “estriados”, conforme a Deleuze y Guattari (1980), se plantea como alternativa filosófica a las historiografías estado-céntrica. En su obra *Mil mesetas: Capitalismo y Esquizofrenia*, los autores explican que la tarea fundamental del estado es la de estriar el espacio sobre el que ejerce soberanía (entendiéndolo como un espacio cerrado, una grilla o cuadrícula de elementos lineales y sólidos), o utilizar los espacios lisos (espacios de direcciones variables, donde se distribuyen flujos y no elementos lineales ni sólidos) como medios de comunicación para intentar fijarlos al servicio del espacio estriado que se gobierna. Para esta concepción, el mar es el espacio liso por excelencia, y el ser humano, sobre todo en el siglo XIX, emprendió la tarea de trazar en el agua latitudes y longitudes, así como profundidades y corrientes para poder ubicar y ubicarse en los océanos, con caminos fijos, direcciones constantes y movimientos relativos. Pero esta empresa condujo a un resultado inesperado y terminó por multiplicar los movimientos relativos: “(...) el mar será el lugar del *fleet in being*, en el que ya no se va de un punto a otro, sino que se ocupa todo el espacio a partir de un punto cualquiera.” (Deleuze y Guattari 2004: 390). En la superficie marítima se trazan rutas, pero estas son lábiles, móviles, dinámicas y dependen para su realización de una enorme cantidad de factores: políticos, económicos, sociales y también climáticos, tecnológicos y ecológicos. Los viajeros pueden escapar con facilidad a la regulación de estas rutas, históricamente lo hicieron y aún hoy lo hacen. No hay más que mirar en la actualidad las acciones de los pesqueros extranjeros en aguas argentinas o en sus límites, que intentan ser controlados por la Prefectura Naval Argentina<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Varios ejemplos sobre las acciones de los barcos pesqueros han llegado a la prensa. En el 2016 la Prefectura hundió, después de una persecución con disparos, a uno de estos que pescaba en aguas argentinas y que luego intentó embestir contra el barco de la autoridad marítima nacional (Tronfi 2016). En el 2017 unas imágenes a sobrevuelo detectaron casi 200 embarcaciones pescando en el límite, pero en aguas internacionales (Guajardo 2017). En el 2018 un barco de prefectura persiguió

Sin embargo, aun cuando el mar se presenta en gran medida como desconocido e inasible, la metáfora del poder y la relación con los territorios lisos/estriados debe ajustarse a los cambios transcurridos desde que Deleuze y Guattari escribieron *Mil mesetas* hace cuatro décadas. Después de todo, el ARA San Juan, submarino argentino desaparecido en el mar patagónico en 2017, fue encontrado un año después a 917 metros de profundidad, a partir de la detección de anomalías hidroacústicas y sísmicas escuchadas en Austria, tecnologías capaces de rastrear el mar en profundidad, y la colaboración de múltiples países y sus fuerzas navales (Niebieskikwiat 2017). Las conjeturas e hipótesis, la definición de patrones, las proyecciones futuras de aplicación práctica han permitido asir lo inasible.

La capacidad analítica y tecnológica con la que en la actualidad se aborda el mar, otorga factibilidad a este estudio. La propuesta es entender, a través de la historia, qué conexiones marítimas tenía la Patagonia, y en qué lugares fondeaban los barcos que llegaban a sus costas, teniendo en cuenta que los navíos actuaron de vectores en el proceso de dispersión de especies. La tesis se propone contribuir a la ecología de invasiones al aportar evidencias históricas sobre conexiones marítimas pasadas, y brindar una comprensión más profunda de las problemáticas ambientales actuales. A su vez, se trata de un aporte a la historia regional, que considera procesos históricos desde una perspectiva ambiental, capaz de abrir las puertas a giros renovadores del pasado. De esta manera, se amplían los horizontes de la historia nacional: las especies introducidas atraviesan espacios sin importarles los límites políticos. También se pone el foco en las islas Malvinas desde una problemática que no se desdobra en términos tan simples como los duales argentino-británicos. Las posibilidades que permite abrir esta historia son numerosas.

El trabajo interdisciplinario aborda preguntas que acechan en los márgenes de las disciplinas cuidadosamente delineadas, y ofrecen la posibilidad de crear nuevos entendimientos, contruidos desde los cimientos del cuerpo establecido del pensamiento académico (Vessuri 2014). Pero es

---

con disparos por ocho horas a un potero chino que huyó hacia aguas argentinas que contó con la ayuda de cuatro naves chinas –que rodearon al guardacostas– para evitar ser detenido (Guajardo 2018).

un desafío que conlleva complejidades, y estas sólo pueden ser superadas mediante pensamiento crítico y la confrontación de disciplinas (Hardin 1968), que derivan de una consulta constante entre las distintas herramientas y concepciones disciplinares. A lo largo de esta investigación se ha recurrido a este ejercicio acudiendo profesionales de otros campos como la geografía, geología y en particular la biología. Ello ha sido clave para analizar las relaciones interoceánicas, la explotación y colonización de la costa patagónica, y su posible incidencia en las introducciones de especies.

A continuación, se brinda el contexto del recorte temporal entre 1800 y 1914, considerando la presencia costera de establecimientos permanentes por parte de iniciativas gubernamentales, colonos, misioneros, hacendados y otros sectores privados, que han podido reconstruirse a través del estado del arte. A grandes rasgos, se distinguen tres momentos que ponen de manifiesto la presencia europea o estatal en la costa patagónica (Ver figuras 2, 3 y 4). Cada uno de estos períodos permite esbozar diferentes conexiones marítimas con otras regiones del globo.

La primera etapa (1794-1811) corresponde a la colonización del territorio por parte de España, que fue proyectada y planificada (Fig. 2). En este primer momento se verifica la relación de las colonias y los fuertes patagónicos con España, que envía sus barcos para impulsar el poblamiento, y también para faenar mamíferos marinos. Excepto en los casos del fuerte San

José y de Puerto Soledad los emplazamientos fueron instalados en vías fluviales y suficientemente cerca del mar para favorecer la penetración y comunicación con el interior del territorio (Martínez de Gorla 1974). Esta fue

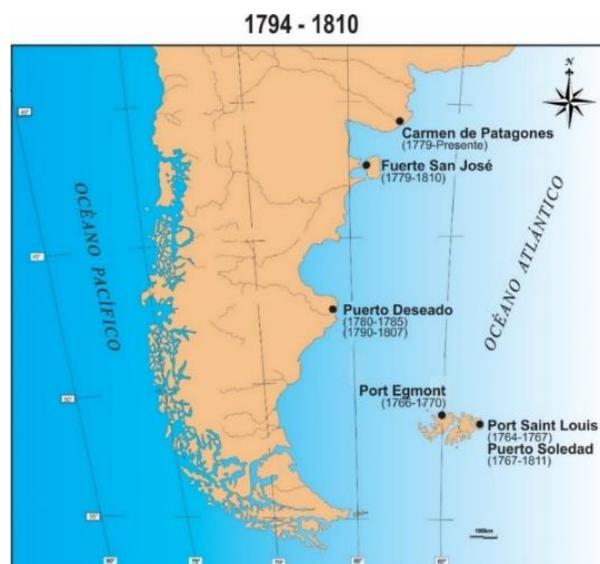


Figura 2. Mapa de emplazamientos europeos y nacionales en la costa patagónica (1794-1810). Elaboración propia a partir de los antecedentes.

una característica del gobierno español a lo largo del territorio que señaló las “importantes vías fluviales como las verdaderas arterias en el organismo argentino” (Martínez de Gorla 1974: 52).

En la segunda etapa (1811-1878) el gobierno de las Provincias Unidas y más adelante los gobiernos provinciales y argentinos, dirigieron sus esfuerzos a construir el estado y un orden político, y enfrentaron sucesivas guerras, varias de ellas de carácter civil al interior del territorio (Fig. 3). El flujo de España cesó, y apareció en cambio una presencia importante de barcos

provenientes de Gran Bretaña, sobre todo a partir de la ocupación de las islas Malvinas. Una cantidad menor de estos navíos estaban vinculados a la colonia galesa del Chubut. Mientras tanto, misioneros protestantes se establecieron en la costa patagónica, solos o en compañía de su familia, en la búsqueda de evangelizar a las poblaciones originales (Stirling, Huzinker y Schmid, Stirling y Bridges), así como lo hicieron distintos emprendedores ávidos de explotar el territorio, que aunaron en ocasiones sus intereses personales junto con los objetivos de los gobiernos que los apoyaban en sus empresas (Luis Vernet, Luis Piedra Buena, Henry Libanus Jones, Samuel Lafone). En su proceso formativo, el estado brindó un marco legal para varios de estos emplazamientos en la forma de permisos, tierras, concesiones y cargos.

En la última etapa (1879-1914) el Estado argentino comenzó a expandirse para ocupar efectivamente la región, estableciéndose en los emplazamientos fundados en el período anterior, por lo que la relación con Buenos Aires aumentó y las conexiones regionales se complejizaron (Fig. 4). Además de las capitanías, delegaciones militares, subprefecturas o prefecturas, las

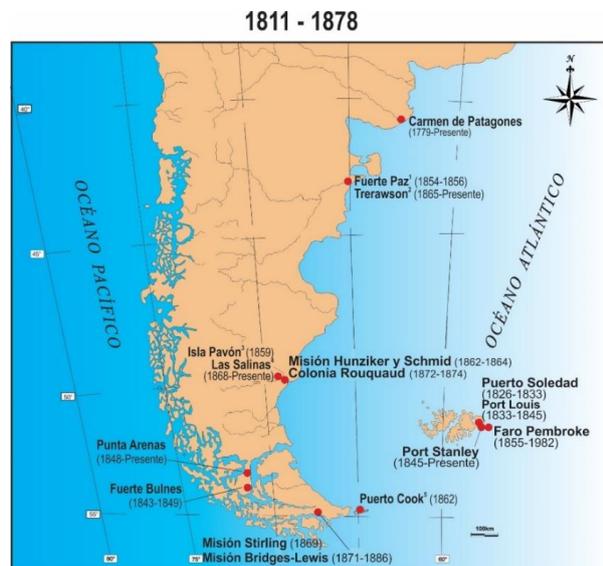


Figura 3. Mapa de emplazamientos europeos y nacionales en la costa patagónica (1811-1878). Elaboración propia a partir de los antecedentes.

políticas y las acciones de propaganda del estado en lo relativo a concesiones, se promovió el nacimiento de emprendimientos y colonias agrícolas, que a su vez irradiaron nuevas misiones, lazaristas y salesianas. También tuvo lugar la explotación de los yacimientos auríferos en Tierra del Fuego, donde se estableció Julius Popper. Punta Arenas se desarrolló en el estrecho de

Magallanes en esta última etapa, gracias a la expansión de la industria ovina y forestal, estrechando sus relaciones con los distintos puntos del Atlántico Sur.

La configuración de estos emplazamientos permite una primera aproximación al desarrollo de las conexiones marítimas con otras regiones y propicia nuevas preguntas. Son interrogantes relativos a aquellos puertos naturales que fueron utilizados en el período, pero cuya falta de infraestructura y emplazamientos urbanos hace que no aparezcan en estos mapas. También es necesario considerar otros emplazamientos permanentes o temporarios dedicados a la explotación de recursos costeros que no han sido abordados por los antecedentes. Finalmente, respecto de la dinámica naviera cabe indagar qué tipo de embarcaciones se acercaban a la costa patagónica, cuáles eran sus motivos de anclaje, y de dónde provenían. El capítulo 2 permitirá, a través del estudio de las expediciones científicas marítimas, ahondar en estas cuestiones y entender la importancia y el funcionamiento naviero de la región.

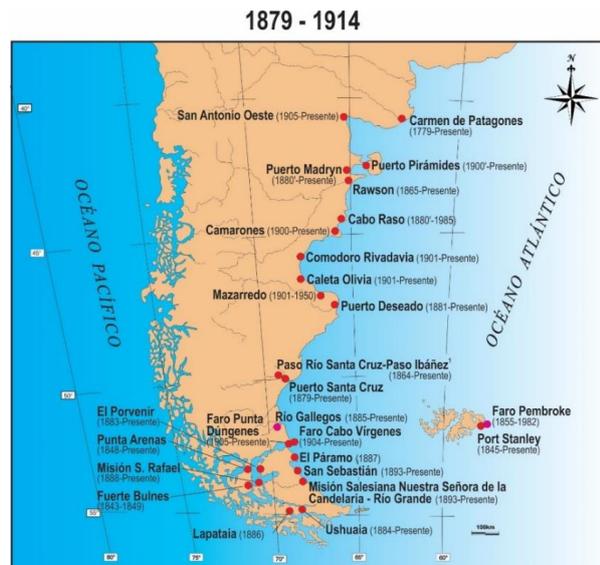
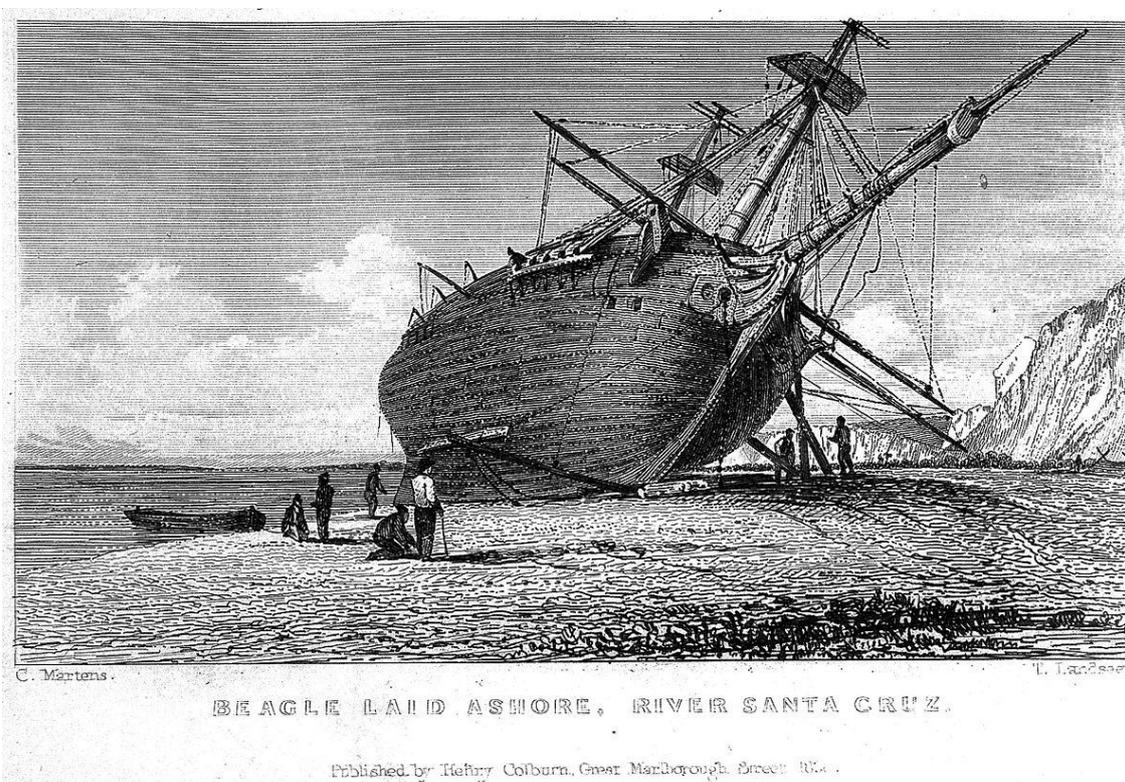


Figura 4. Mapa de emplazamientos europeos y nacionales en la costa patagónica (1879-1914). Elaboración propia a partir de los antecedentes

## CAPÍTULO 2:

# EXPEDICIONES CIENTÍFICAS MARÍTIMAS EN LA PATAGONIA



El *HMS Beagle*, a orillas del río Santa Cruz para su reparación y carenado (Fitz Roy 1839: 336)

## Capítulo 2: Expediciones científicas marítimas en la Patagonia

El océano y sus costas son lugares difíciles de conocer. Son paisajes extraños para los seres humanos. Esta es una de las razones por las que Rozwadozki (2010) sostiene que es fundamental servirse de la historia de la ciencia para construir una historia ambiental marítima. Después de todo, la historia de la ciencia ha estado abocada al mar y a los viajes oceánicos desde mucho antes que la historia ambiental (Rozwadowski 2010). Por otro lado, como indica la autora, el estudio científico del océano definió en buena medida la relación actual entre los seres humanos y el mar. En lo relativo a esta tesis, interesa destacar que las bases de las regiones biogeográficas del océano se sentaron en simultáneo con las expediciones marítimas que viajaron a Patagonia en el siglo XIX. El geólogo James D. Dana, quien viajó a bordo de la expedición Wilkes, estableció en 1853 las provincias zoogeográficas del Atlántico sudoccidental, desarrollando la teoría de que las distintas temperaturas operaban como barreras geográficas en la distribución de las especies costeras (Balech y Ehrlich 2008). Unos años más tarde Forbes y Johnston (1856) publicaron un mapa global sobre la distribución de la vida marítima con algunas modificaciones sobre las divisiones que había concebido Dana. Estas primeras disecciones del mundo marítimo y costero, y su posterior desarrollo, proporcionan parte de la información fundamental para identificar especies nativas o introducidas. En este punto, interesa destacar que al tiempo que se estudiaban estos límites biogeográficos, las tripulaciones científicas los trasgredían.

Este capítulo opera como bisagra entre la explicitación de la teoría y la metodología, y aquella otra parte que aborda las relaciones y conexiones de la costa relativas a la extracción y a la circulación regional. A partir de los propósitos y los recorridos de las expediciones científicas que anclaron en Patagonia entre 1800 y 1899, algunas de los cuales son extensamente conocidas, el capítulo facilitará al lector la comprensión de la importancia marítima de la Patagonia y el impacto de la navegación en la dispersión de

especies. Estos viajes no pretenden ser abordados como una historia de las expediciones científicas, sino como un estudio de caso con relación a la apropiación y a la transformación del paisaje patagónico en materia de introducciones.

El capítulo consta de tres partes: en la primera se establecen los objetivos de las expediciones, y se arroja luz a los proyectos y relaciones de diferentes potencias con el territorio, resituando a la Patagonia en el escenario mundial. En una segunda parte, se explora cómo los tripulantes de las expediciones científicas percibieron y analizaron el paisaje y a las especies introducidas en él. Asimismo, se da cuenta de diferentes introducciones que estos tripulantes realizaron en el territorio. El abordaje del sistema de conocimiento científico del período permite dar cuenta de la relación histórica entre el ser humano y las especies introducidas en Patagonia. En la tercera parte, se realiza un estudio de caso, en base al curso de dieciséis expediciones marítimas (ver Anexo 1, tabla 1). Se toman en consideración los fondeaderos que se eligieron y el motivo de su elección. Se establecen patrones sobre las rutas, puertos de anclaje y tiempos de permanencia, que se analizan en conjunto con parámetros como la salinidad y la temperatura del agua. Las implicancias ambientales de los viajes se analizan de manera posterior, permitiendo esbozar las primeras hipótesis sobre la dispersión histórica de especies marinas. En el análisis se han retomado veintitrés expediciones. Se seleccionaron dieciséis de estos viajes porque proporcionan documentación completa y accesible, elaborada por sus protagonistas, y que resultó fundamental para reconstruir los viajes, ya sea de manera total o parcial (ver Anexo 1, Tabla 1). También se tomaron en cuenta otras siete expediciones cuyo trayecto no se ha reconstruido, sobre todo debido a vacíos de información, pero que a pesar de eso tuvieron itinerarios indicativos de las modalidades de apropiación del espacio regional. Cinco de estas expediciones fueron impulsadas por un fenómeno astronómico que tuvo lugar en 1882, el Tránsito de Venus, que propició un movimiento global de cooperación científica internacional. Otros dos viajes fueron liderados por Sullivan, un oficial británico que se ocupó de relevar el archipiélago malvinense. La reconstrucción de los viajes ha permitido considerar tres

momentos que implicaron variaciones en el eje de las exploraciones y en los lugares de fondeo en la región: 1817-1830, 1831-1876, y 1881-1899.

El marco de la historia social de la ciencia brinda la perspectiva analítica para abordar este tipo de viajes, que permite separarse de la noción del conocimiento científico como un proceso unilineal y universal en desarrollo, y poner el foco en las particularidades locales y contextuales dentro de lo global (Bourguet *et al.* 2003). Roberts (2009) establece que la historia de la ciencia es un elemento constructivo de la historia global, y que sus inquietudes deben pensarse en el contexto de una circulación mundial, y al mismo tiempo, en escenas locales de intercambio. En su exploración del mundo, las expediciones se vieron involucradas en redes regionales y globales, cuya existencia era previa a sus viajes científicos, y cuyas dinámicas y trayectorias se vieron alteradas por ellos. Esta es una historia diferente a aquella que habla de “descubrimientos” europeos y nuevas fronteras (Roberts 2009). La circulación de información, técnicas o habilidades tomó lugar de forma transnacional, y fue la que sentó las bases para la realización de este tipo de viajes. Esta circulación constituía un proceso de producción de conocimiento que involucraba distintos actores y nodos productivos. Algunos de estos nodos han sido reconstruidos en el territorio patagónico por García y Podgorny (2013) que, entre otras cuestiones, identificaron “la casa de los pilotos” en Río Negro, que como ya se ha dicho era una cabaña que funcionaba como lugar de encuentro entre los informantes locales y los navegantes de ultramar. Establecer este y otros nodos a lo largo del período, permite identificar cómo y dónde se construyó el conocimiento, y también comprender la dinámica regional de los anclajes. ¿Dónde se fondeaba y con qué propósito? Cómo se verá en el tercer apartado “Las rutas científicas hacia la Patagonia”, hubo áreas y puertos específicos que se utilizaron para aprovisionarse, comerciar con nativos o colonos, contratar personal, efectuar reparaciones o pasar el invierno.

## La importancia de la Patagonia a nivel global

Las motivaciones de las expediciones científicas del siglo XIX, en general

de carácter mixto, determinaron el curso de los navíos, el tiempo que anclaron en cada lugar y a dónde se dirigieron después. Salvo acontecimientos específicos, la Patagonia no era el destino final. Muchos de los viajes analizados incluyeron a la región en su circunnavegación del planeta<sup>4</sup>. Por otro lado, hubo expediciones que anclaron en la costa patagónica antes de dirigirse a la Antártida o a las islas antárticas, que suscitaban el interés científico mundial<sup>5</sup>. Sólo algunos de estos viajes tuvieron a la Patagonia, una ubicación específica de la región o a la América meridional en general, como destino principal<sup>6</sup>. Estas expediciones pusieron en relieve conocimientos necesarios en términos de rutas de navegación interoceánicas y tuvieron consecuencias en la vinculación de la región con diferentes potencias mediante relaciones y apropiaciones.

Los objetivos de los viajes variaron junto con la agenda científica global y los intereses políticos, económicos y sociales del país donde se originaron los viajes. Desde la perspectiva de la historia social de la ciencia, las ideas, las prioridades en cuanto a temas de investigación, las diferentes concepciones de la naturaleza y las condiciones de posibilidad de descubrimientos son el producto de fuerzas históricas (Hurtado 2003). Aun cuando existe una relativa autonomía entre los modos de producción socioeconómicos y la esfera intelectual, las representaciones de la naturaleza elaboradas por los científicos no interactúan en un espacio abstracto, ni están justificadas únicamente por impulsos humanos individuales, sino que el contenido social de la actividad científica interviene en la construcción del conocimiento (Dear 1995, retomado de Hurtado 2003). En otras palabras, cada viaje fue funcional al país que lo impulsó y financió. ¿Qué importancia le otorgaban estas potencias a la región?

Desde 1817 hasta 1876 las expediciones que anclaron en la Patagonia provinieron en su mayor parte de Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos.

---

<sup>4</sup> Las expediciones de Freycinet, Duperrey, Fitz Roy, Wilkes, Agassiz y Nares transitaron por Patagonia con el objetivo final de circunnavegar el planeta.

<sup>5</sup> Fue el caso de las expediciones lideradas por Foster, Palmer y Pendelton, Fitz Roy, Wilkes, Ross, Nares, Bove, Schrader, Bove y Gerlache de Gomery.

<sup>6</sup> Entre estas expediciones figuran las lideradas por Parker King, Mayne, ambas expediciones de Sullivan, Saldanha da Gama, Hatt y Perrotin y Fleurias

Entre sus propósitos se señalaba el de relevar las costas, y el de realizar observaciones meteorológicas, magnéticas y astronómicas, muchas dirigidas a determinar la forma del globo. También se realizaban observaciones y recolecciones de especímenes por parte de naturalistas u otros tripulantes como farmacéuticos o médicos.

El objetivo principal de los viajes británicos bajo el liderazgo de Phillip Parker King y Robert Fitz Roy fue el de facilitar información sobre las rutas marítimas de la región, en especial la conexión del Atlántico con el Pacífico (Passetti 2008). Estos viajes se ocuparon de relevar el estrecho magallánico, la costa patagónica y las islas Malvinas. Asimismo, registraron en sus relatos los recursos naturales, los lugares de anclaje y las distintas características de la población (García 2010). El valor del archipiélago malvinense para Gran Bretaña, radicaba en los puertos seguros que ofrecía para los navíos en la ruta de Cabo de Hornos, sobre todo para navíos en dificultades, y el hecho de que se trataba de un foco frecuentado por balleneros. Sobre ello, Fitz Roy escribió:

“(...) it is necessary to advert to our present ignorance of the Falkland Islands, however often they have been visited. The time that would be occupied by a rigorous survey of this group of islands would be very disproportionate to its value; but as they are the frequent resort of whalers, and as it of immense consequence to a vessel that has lost her masts, anchors, or a large part of her crew, to have a precise knowledge of the port to which she is obliged to fly, it would well deserve some sacrifice of time to have the most advantageous harbours and their approaches well laid down, and connected by a general sketch or running survey.” (Fitz Roy 1839: 30).

Luego de la ocupación británica del archipiélago en 1833, Gran Bretaña continuó relevando la región, y se organizaron distintos viajes de carácter nacional para esta tarea. La expedición de James Clark Ross, dedicada a efectuar observaciones magnéticas, se ocupó de realizar estudios hidrográficos de las Malvinas. El oficial Bartholomew James Sullivan, quien había sido tripulante del *Beagle* en su segundo viaje, fue recomendado por Fitz Roy para expediciones abocadas al relevamiento del archipiélago,

primero a bordo del *Arrow* entre 1838 y 1839 y luego a bordo del *Philomel* entre 1842 y 1845. Su relevamiento no se circunscribió a las islas sino también involucró el continente, particularmente Río Gallegos, donde recolectó vertebrados fósiles que han sido analizados en trabajos sobre Historia Natural que recuperan su correspondencia con Darwin (Brinkman 2003). La recurrencia de distintos observadores científicos en la región fue bastante frecuente y también lo fue la circulación de información entre estos viajeros en la forma de cartas durante todo el período, lo que da cuenta de distintas redes científicas que tejían estos viajeros y que influenciaron en su recorrido.

Durante la primera mitad del siglo, el paso de Estados Unidos por la región estuvo marcado por la actividad lobera y ballenera. La expedición científica y marítima de Estados Unidos en 1829, bajo el liderazgo conjunto de Nathaniel B. Palmer y Benjamin Pendleton, tuvo el objetivo principal de descubrir nuevos territorios de caza. El gobierno estadounidense no prestó los fondos para este viaje debido a varias razones (Spears 1992), por lo que esta empresa hizo el intento de autofinanciarse con la actividad lobera. Durante el viaje se encontraron pocos lobos marinos, lo que llevó a la tripulación a realizar motines y deserciones, y el viaje fue interrumpido. Asimismo, la expedición estadounidense Wilkes, que partió en 1838, también consideró, entre otras cuestiones el relevo de los mares australes en beneficio de la industria ballenera.

En el último tercio del siglo XIX, la Argentina comenzó su proceso de expansión hacia la Patagonia, continental y marítima, al tiempo que comenzaba a conformarse como Estado nacional. Entre las distintas acciones que efectuó, estableció subprefecturas en puntos estratégicos de la costa (ver capítulo 1, fig. 4) a los que acudieron las expediciones científicas. En la década de 1870, las autoridades enviaron a Francisco Pascasio Moreno a relevar áreas de interés en la región. En 1882 tuvo lugar la Expedición Austral Argentina, que se inició como un proyecto de expedición subantártica por parte del oficial italiano Giacomo Bove. El Instituto Geográfico Argentino se vio interesado en el proyecto, e impulsó una comisión central cooperadora para financiar el viaje, que a su vez contó con fondos del Estado nacional. La empresa se realizó bajo la bandera argentina, pero con el liderazgo de Bove.

Francia y Estados Unidos continuaron relevando el territorio y otros países como Bélgica, también manifestaron interés en explorarlo. Dos eventos internacionales que ocurrieron 1882, el Primer Año Polar Internacional<sup>7</sup> y el ya mencionado Tránsito de Venus<sup>8</sup>, brindaron el marco para las otras expediciones, generando un espíritu de colaboración científica a nivel global. Los campamentos para observar el fenómeno astronómico se establecieron en puntos poblados de la región (Carmen de Patagones, Rawson, Santa Cruz y Punta Arenas). El Estado argentino se limitó a cumplir un rol auxiliar, y envió una expedición a bordo de la cañonera *Uruguay* (capitán Rafael Blanco), para colaborar y asistir a los miembros de las expediciones de diferentes maneras.

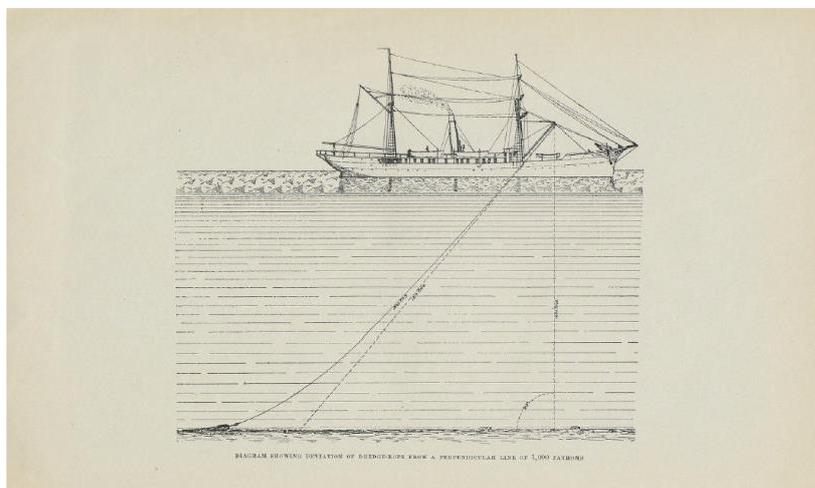


Figura 5. Ejemplo del funcionamiento del dragado del *Albatross* (1889-1893) para la recolección de especímenes (Smith 1899).

En términos generales, la recolección de los especímenes se volvió uno de los objetivos principales de las expediciones. La técnica de dragado, un sistema por el cual se arrastraba una red desde el barco para recolectar organismos del fondo del mar (Fig. 5), se había perfeccionado para 1870. Esta técnica permitió que las expediciones realizaran relevamientos de

---

<sup>7</sup> Las expediciones lideradas por Schrader y Martial fondearon en la costa patagónica atlántica camino a las islas antárticas y Tierra del Fuego.

<sup>8</sup> Las expediciones lideradas por Fleuriais, Hatt, Perrotin y Very establecieron campamentos en la región patagónica para observar el fenómeno astronómico. La expedición de Saldanha da Gama lo observó desde Punta Arenas, y se detuvo en la costa atlántica a su vuelta.

biodiversidad en la costa patagónica sin la necesidad de anclar. Durante estos años se siguieron efectuando correcciones cartográficas e hidrográficas sobre el conocimiento regional.

Los documentos dan cuenta de una inteligencia territorial de la región, con perspectivas de colonización a lo largo de todo el siglo. Entre distintos ejemplos, Fitz Roy anticipó la llegada de los vapores al estrecho de Magallanes, como pasaje entre el Atlántico y el Pacífico, y consideró la necesidad de un puerto de abastecimiento y reparaciones en Tierra del Fuego o sus proximidades. Sin embargo, vio improbable la formación de un establecimiento en la isla fueguina sin una fuerza militar, debido a las hostilidades que se habían verificado por parte de la población nativa (Fitz Roy 1839). En este sentido, la ausencia de indígenas en las islas Malvinas se registraba como un aspecto positivo, así como la ubicación estratégica del archipiélago en la ruta entre Oceanía e Inglaterra. Desde oficiales del Estado argentino también se efectuaron este tipo de observaciones y recomendaciones. En 1883 Edelmiro Correa, integrante de la Expedición Austral Argentina, reportó las ventajas de la Isla de los Estados, sus puertos refugiados y los recursos naturales disponibles (madera, agua, aceite de lobo, pingüino, pieles) con perspectivas coloniales (Bove 1883). Tras estos relevamientos se desarrollaron distintas acciones de colonización, edificación y balizamiento, que cambiaron radicalmente el paisaje y las perspectivas del territorio. Uno de los principales ejemplos fue la reubicación de la capital administrativa de Malvinas, desde Puerto Soledad a Puerto Stanley.

Luego de múltiples estudios hidrográficos del archipiélago malvinense, el *Terror* y el *Erebus*, liderados por Ross, anclaron en las islas en 1842. El oficial, encomendado por el gobierno británico, realizó junto con su tripulación sus propios estudios sobre la costa regional. Fue él quien determinó la decisión de trasladar la administración a la bahía de Puerto William, donde Stanley se encuentra actualmente:

“The principal objection to placing the seat of government at Port William is the small quantity of land in its vicinity suitable to agricultural purposes; but as the chief advantages to be derived from our keeping possession of these islands are connected with maritime affairs, our opinion of the

great superiority of Port William for naval purposes having been forwarded to the home government, the establishment has been since removed from Port Louis to Port William.

“It is desirable that this change should be extensively known, for merchant vessels, after rounding Cape Horn, very generally sight Cape Pembroke to verify their chronometers, though they seldom attempt to beat up Berkeley Sound, owing to the serious loss of time thus occasioned. Now, however, that by heaving to for two or three hours, under the lee of Cape Pembroke, they may be supplied with water and fresh provisions, they will be glad to avail themselves of so great an advantage, rather than run into any of the South American ports for supplies, where the harbour dues and other charges upon foreign vessels are extremely exorbitant.” (Ross 1847: 260).

La decisión estaba basada en que el segundo puerto era más accesible y profundo y, por lo tanto, más conveniente para los asuntos marítimos. Ross fue categórico: el valor de las islas era marítimo, y no radicaba en sus posibilidades para la agricultura. El cabo Pembroke era un accidente geográfico que visto desde el mar, constituía un paisaje de referencia para los navíos mercantes que provenían del Pacífico por el cabo de Hornos, por lo cual Pembroke fue sucesivamente balizado para señalar el nuevo puerto. Luego de algunos años, se erigió allí un faro prefabricado. El deseo de Ross de que esta reubicación se divulgara se concretó gradualmente y fue fundamental para el sustento de la colonia británica en las islas durante sus primeros años. Las múltiples conexiones navieras que derivaron de estas acciones se desarrollan en el capítulo 5 de esta tesis.

Los diversos objetivos de las expediciones, en general de carácter mixto, permiten considerar la importancia de la costa patagónica a nivel global. En primer lugar, con relación a sus puertos de escala hacia y desde el Pacífico y la Antártida. Las costas patagónicas también constituyeron un territorio donde se realizaba la explotación de recursos naturales. Por último, Patagonia se presentaba como un territorio a conquistar y colonizar. Su importancia marítima y costera, en conjunto con la agenda científica internacional, impulsó distintos relevamientos que derivaron, entre otras cuestiones, en el estudio de

los paisajes costeros y sus posibles transformaciones. En este estudio se incluyeron los especímenes de fauna y flora presentes, los nativos y los introducidos.

## El estudio sobre el paisaje patagónico y la introducción de especies

Como se ha adelantado al principio de este capítulo, en el siglo XIX las tripulaciones científicas poseían ciertas nociones sobre las barreras geográficas que separaban a las especies, así como sobre el rol de la navegación en el proceso su dispersión. Estos tripulantes recogieron, en sus descripciones ambientales, distintas observaciones relativas a especies introducidas. A diferencia de la actualidad no había un alto concepto de la conservación ecológica de los ecosistemas<sup>9</sup>. Si bien no se ignoraba que los barcos podían actuar como dispersores de distintas especies, algunas perniciosas para las actividades humanas, la introducción solía concebirse en términos positivos, sobre todo con relación a los vegetales y animales domésticos. En algunos casos los mismos tripulantes científicos introdujeron especies, con el propósito de transformar el ambiente que estudiaban, en beneficio de los propios navegantes, o bien para los nativos o colonos que habitaban la región.

Muchos expedicionarios señalaron la presencia de ganado cimarrón y otras especies domésticas dispersas en isla Soledad, Malvinas, introducidas por las colonias francesas y españolas de fines de siglo XVIII y principios del XIX. Asimismo, consideraron responsables de otras introducciones a los loberos y balleneros que frecuentaban las islas. Fitz Roy señaló que fueron ellos quienes introdujeron las cabras y los cerdos que se encontraban en las islas alrededor de la Gran Malvina. Este tipo de observaciones por parte de los viajeros eran recurrentes y especificaban la ubicación de diferentes animales cimarrones en distintas áreas e islas del archipiélago. Incluso se establecían toponimias como el caso de Hogg Island, cuyo nombre

---

<sup>9</sup> La concepción ecológica y de conservación respecto a las invasiones de especies se instaló en la biología sobre todo a fines de la década de 1950, muy posiblemente a partir del libro de Charles Elton "La ecología de invasiones de animales y plantas" (1958).

literalmente se traduce como “Isla del Cerdo”, con relación a los cerdos cimarrones allí presentes (Mackinnon 1840). En este sentido, los animales introducidos eran referencias importantes del territorio, y su presencia en el paisaje hacía familiar un entorno desconocido. Cabe destacar que, en 1874, el botánico Carlos Berg reportó que la mitad de las plantas terrestres que había encontrado creciendo de manera salvaje en la provincia de Buenos Aires y en Patagonia eran europeas (Berg 1877 citado en Schwindt *et al.* en prensa). Se destaca, por parte de los viajeros abocados a la Historia Natural, esta conciencia acerca de la dispersión de especies.

Fitz Roy (1839), entre otros, estimó que había miles de caballos y manadas de cerdos salvajes en la isla Soledad y otras islas del archipiélago, e indicó que eran cazados indiscriminadamente por colonos y marineros. Detalló las características de los animales introducidos y, entre otros datos que le habían brindado los gauchos que encontró en Malvinas, este oficial relató que el ganado vacuno adquiriría más volumen y peso en las islas que en Buenos Aires. Sin embargo, los caballos en Malvinas no eran de “buena raza” ni podían “soportar la fatiga de un día ordinario de trabajo”. Charles Darwin (1839) también se refirió a esta cuestión y consideró la posibilidad de que más adelante, en el hemisferio sur, se criara una raza de Falkland Ponies, a la manera en que el hemisferio norte tenía su raza Shetland de equinos. En el estudio de los orígenes de la fauna presente en las islas, se destaca la perspectiva de producir transformaciones en la fauna introducida que fueran capaces de beneficiar a las actividades humanas.

Entre otros animales introducidos los expedicionarios consideraron a los conejos. Fitz Roy analizó la posibilidad de que los conejos negros de isla Soledad fueran autóctonos o al menos no europeos, pero luego de que un espécimen fuera analizado, se constató que se trataba de un conejo común (Fitz Roy 1839). Darwin (1839) relató que no se hubiese imaginado que los conejos, que él creía nativos del norte de África, fueran capaces de subsistir en un ambiente tan húmedo y con tan poco sol como el de las islas. Ante la posibilidad, barajada por los viajeros, que el conejo negro fuera de una especie diferente a una variedad gris que habitaba la región, los gauchos malvinenses repusieron que ambas especies siempre estaban juntas, se

apareaban y producían crías. Todas estas elucubraciones y consideraciones de los expedicionarios científicos permiten vislumbrar la preocupación por identificar lo autóctono y lo introducido, ante un paisaje que ellos sabían que había sido modificado por los humanos. Para estudiar este paisaje se sirvieron de información científica, y también del saber práctico de los gauchos que conocían tanto el paisaje continental como el isleño. Tanto Fitz Roy como Darwin indicaron que el único cuadrúpedo nativo de la isla era un zorro grande, el *warrah*. Darwin pudo aseverar que el zorro era autóctono del archipiélago y no existía en el continente por sus conversaciones con gauchos, loberos e indios. El naturalista pronosticó que, debido a sus frecuentes matanzas por parte de gauchos y colonos, el *warrah* se extinguiría, lo que efectivamente ocurrió. Fitz Roy y Darwin, en ese sentido, consideraron la extinción y la declinación de fauna regional en base a las conductas humanas de la época. Fitz Roy dio cuenta de la transformación histórica de las comunidades de lobos y elefantes marinos en las Malvinas, más numerosas en los años anteriores, pero que en ese momento escaseaban, y cuya situación podría mejorar si se realizaba una regulación de su matanza indiscriminada. También consideró los números disminuidos de las ballenas que se encontraban en las costas continentales y de Tierra del Fuego ante la actividad de cacería. El oficial británico no estaba guiado por una preocupación conservacionista, sino que hablaba en términos de rentabilidad, considerando que el lobo era uno de sus recursos más provechosos de las islas. Como se ha expuesto y sostenido, el paisaje y la ecología observado en el territorio era considerado por estas tripulaciones con interés científico, pero también político y económico. Existe también otra motivación, subyacente en algunos de los relatos, que estaba directamente condicionada por la subsistencia de los navegantes de estos parajes.

En 1817, Louis de Freycinet y su tripulación naufragaron en Bahía Uranie, Malvinas, en un área cercana a Puerto Soledad, que en aquel momento se encontraba deshabitada. Durante su estadía, los tripulantes de la expedición establecieron un campamento y se ocuparon de relevar el área. Entre ellos, el botánico Charles Gaudichaud-Baupré (1826), movilizado por su experiencia de naufrago, enumeró y describió a las distintas plantas que estaban

presentes en las islas y que podrían ser útiles para los navegantes en cuanto a su calidad nutritiva. Consideró negativamente las condiciones climáticas de las islas, entendidas como un obstáculo para las introducciones domésticas, y señaló que incluso la vegetación autóctona se reproducía con dificultad en aquellas “tierras desgraciadas”. Describió los infructuosos intentos de cultivo por parte de las colonias francesas y españolas que las habían habitado anteriormente, y mencionó algunas especies de plantas que lograron introducirse con éxito:

“Puisque les plantes indigènes de ces terres disgraciées végètent reproduisent avec tant de difficulté, que d’obstacles ne doivent pas renrecontrer celles qu’on y a transportées! Aussi tous les essais de culture entrepris par le Francais et par les Espagnols ont-ils été infructueux; tout a péri, si l’on excepte cependant le poa anna, le lolium perenne, le thlaspi bursa pastoris, le trifolium repens, quelques pieds d’oseille (rumex acetosa et acetosella) qui poussent à l’abri des murailles de l’ancien établissement; une véronique (veronica serplifolia), un céleri (apium graveolens); quelques caryophyllées des genres sagina, cerastium, alsine et stellaria, une achillée (achillea tormentosa!), une ortie (urtica urens), un senecon (senecio vulgares) &c; et ces plantes n’y sont peut-être pas toutes exotiques.” (Gaudichaud 1826: 127-128).

Gaudichaud incluyó en su relato que los tripulantes de la expedición de Freycinet cultivaron en las Malvinas un número de semillas provenientes de Australia. Una nota al pie en el texto manifiesta que unos años más tarde, d’Urville desembarcó en el área sin encontrar rastros de estos cultivos. El hecho pone de manifiesto una serie de experimentos de adaptabilidad de cultivos con comprobaciones ulteriores, en cuanto a especies no sólo provenientes de Europa sino de otros lugares del mundo.

Cuando el *Arrow* (capitán Sullivan) visitó las Malvinas entre 1838 y 1839, uno de sus oficiales, Laughlan Mackinnon, brindó un panorama más alentador de las introducciones en el archipiélago, posiblemente debido al contexto más favorable de su visita a las islas. Para ese momento, las Malvinas se encontraban bajo la administración inglesa. El oficial escribió en su relato de

viaje sobre el deseo del Almirantazgo de llevar a las islas las semillas e instrumentos de cultivo que se utilizaban en Europa, con el propósito de favorecer la salud y la comodidad de los residentes malvinenses:

“It seems the desire of the Admiralty was, that not only should the Falkland Islands be accurately surveyed, but that we should take out various useful seeds, and implements of agriculture, and various things conducive to the health and comfort of the few people there.” (Mackinnon 1840: 11)

De manera optimista, Mackinnon consideró que en Malvinas había buenos territorios de cultivo donde cualquier vegetal que tenía lugar en Inglaterra era capaz de florecer. Los cultivos domésticos también tuvieron lugar en otras áreas de la región, en miras de favorecer a los pueblos nativos. Entre otros episodios, el oficial británico Ross fondeó en caleta San Martín, donde encontró *wigwams*<sup>10</sup> y cerca de ellas parcelas de apio, que creyó cultivadas por fueguinos (Ross 1847). Su tripulación limpió parte de estas parcelas y sembró una cantidad de semillas, con la esperanza de que fueran útiles para los pueblos originarios. Algunos eran cultivos que se utilizaban en Europa (perejil, repollos, papas, guisantes, frijoles), pero también incluyeron un repollo proveniente de las islas Kerguelen, a unos cinco mil kilómetros al sur de Sudáfrica. Este otro caso nos indica que no era atípico que las tripulaciones cultivaran en Patagonia especies que habían encontrado en otros lugares del mundo, y que no necesariamente realizaban estos cultivos con las especies con las que estaban más familiarizados. La tripulación de Ross también dejó varias parejas de conejos en lugares del puerto y algunas islas adyacentes, que consideraron que con la vegetación prosperarían y se multiplicarían. Si bien estos eventos sucedieron en la costa patagónica del Pacífico, al considerarlos en este apartado se subraya la noción expansiva de la dispersión de especies que tenían las expediciones científicas del siglo XIX.

Fitz Roy (1839) hipotetizó sobre la llegada de ratas y ratones a la región. En primer lugar, dio cuenta de que las especies presentes en Malvinas eran, a pesar de sus variaciones físicas, las que él conocía: “Rats and mice were

---

<sup>10</sup> Un tipo de cabaña fueguina.

probably taken to the Falklands by the earlier navigators who landed there, whose ships were often plagued with their numbers.” (Fitz Roy 1839: 252). Para justificar esta hipótesis, el oficial británico mencionó el caso de dos fondeaderos muy anteriores que se habían hecho en San Julián. El primero al que hizo referencia correspondió a la expedición a San Julián, bajo el liderazgo de Viedma en 1780: “El bergantín San Francisco de Paula entrò en el riachuelo para descargarlo y dar humazo a las ratas” [sic]. “Humazo” constituía una práctica de generar humo para ahuyentar o matar las ratas. El segundo anclaje que describió Fitz Roy correspondía al viaje de Magallanes en 1520, cuando Juan, identificado como un *Patagón*, vio a los españoles tirar del barco unos ratones, y los pidió como comida, luego de lo cual se los llevó a la costa. Se sugiere en el relato la posibilidad de que algunos de esos ratones llegaron a la costa vivos. Esto demuestra que a pesar de que las introducciones se percibían mayormente en sus aspectos positivos, relativos al consumo doméstico, se consideraba el papel de la navegación en la introducción incidental de otro tipo de organismos.

Al analizar la documentación de los viajes también se encontró información sobre especies costeras introducidas. En el caso del *H.M.S. Chanticleer*, William Henry Webster (1834), el cirujano de la expedición, encontró ejemplares de *Teredo navalis* en el área de la Isla de los Estados. Mediante el dragado en las costas de esta isla y de otra aledaña<sup>11</sup>, la tripulación del *Chanticleer* a menudo subía a bordo pedazos de madera, con agujeros en su superficie y llenos de lo que Webster identificó como *Teredo navalis* [nombre vulgar: broma], un gusano bivalvo que coloniza la madera sumergida, donde hace su madriguera:

“In using the dredge we frequently brought up pieces of wood, bored in every direction and filled with the *Teredo navalis*; the holes were large, perfectly cylindrical and smooth, and sufficient to admit an ordinary tap-cock” (Webster 1834: 121-122).

---

<sup>11</sup> Webster la identifica como *Deadman’s Island* [isla del Hombre Muerto] al norte de la Isla de los Estados. No se ha tenido acceso a mapas de la época que respetaran esta toponimia. Un artículo de 1909 (Swift Balch 1909), describe que al lado de esta isla pasa una corriente de agua proveniente del Estrecho LeMaire, y que la *Deadman’s Island* se ubica a cinco millas al norte de la Isla de los Estados. Por el segundo dato, es posible que se trate de la isla Observatorio.

La compleja distribución actual de los Teredos, combinada con la historia de su dispersión, hace difícil precisar sus orígenes geográficos (Rayes *et al.* 2015). Su amplia distribución le debe mucho a vectores de transporte humano, que incluyen cascos de barco y lastres sólidos, como a la dispersión natural de madera a la deriva en corrientes oceánicas. Las aguas de costas tropicales son las que tienen mayor diversidad de organismos perforadores, lo que indica a los trópicos como la región probable de origen en la que estos organismos evolucionaron y se diversificaron. Esta interpretación es consistente con la distribución natural de los manglares, el hábitat primario natural de estas criaturas (Rayes 2015)<sup>12</sup>. Si el origen de los Teredos son los trópicos, su presencia en la Isla de los Estados se explica solamente por la navegación.

En segundo lugar, un espécimen de alga roja fue recolectado en 1871 por la *Hassler* (capitán Johnson) en puerto San Antonio. Años más tarde, el botánico Randolph Taylor la identificó como una especie nueva y le dio el nombre de *Polysiphonia argentinica*, considerando que era nativa de la región (Taylor 1939). Las especies costeras que se hallaron en Patagonia durante los primeros relevamientos solían considerarse nativas, al igual que sucede en otras regiones del mundo. Tiempo después, una reexaminación de este espécimen a nivel global constató que en realidad se trataba de una especie ya identificada en Connecticut, Estados Unidos, denominada *Polysiphonia harveyi*, en 1848<sup>13</sup>. En la actualidad se la denomina *Melanothamnus harveyi* y se considera exótica en Patagonia (Schwindt *et al.* en prensa) y nativa del sudeste de Asia. Estos hallazgos del *Chanticleer* y de la *Hassler* ponen de manifiesto los efectos de la dispersión de especies en los ambientes costeros, que eran descubiertos por las mismas personas que pudieron haber provocado otras transformaciones en el camino. Además, permiten considerar

---

<sup>12</sup> La asociación entre manglares y organismos perforadores presenta una perspectiva diferente de estas especies, que no se condice con el prejuicio dominante de estos organismos de presencia disruptiva y destructiva para las actividades humanas. Los organismos perforadores proveen un importante servicio ecológico en los ecosistemas de los manglares y alrededor de la línea de costa al incrementar el curso de la descomposición de madera, lo que permite la eliminación las estructuras de madera muerta (Rayes *et al.* 2015: 482).

<sup>13</sup> Bailey, J. W. (1848). Notes on the algae of the United States. American Journal of Science and Arts, series. 2(6): 37-42.

la importancia del impacto histórico de la dispersión de especies y sus efectos ya que muchos de los paisajes que hoy se perciben como naturales y nativos han sido en realidad modificados cientos de años atrás, generando así lo que se llama *espejismos ecológicos* (Bortolus *et al.* 2015, 2016).

La documentación producida por los viajes científicos permite constatar que la expansión del conocimiento científico trajo aparejada la apropiación y la transformación de los paisajes que se estudiaban, con el objeto de que fueran útiles a los seres humanos que los habitaban o visitaban, según los parámetros de salud y comodidad de las sociedades del Atlántico norte. Las observaciones producidas por estos viajeros hacen posible, por otro lado, considerar el problema ambiental desde su perspectiva. Durante sus recorridos se ocuparon de analizar y diferenciar las especies nativas e introducidas. También registraron otra serie de impactos antropogénicos en el paisaje relativos a la extracción. Introdujeron, por su parte, especies de manera intencional, sin considerar sus posibles impactos negativos, y sus navíos posiblemente también transportaron organismos de distinta clase de manera incidental. El próximo apartado se propone comprender el trayecto de las rutas científicas, entendiendo a sus navíos como vectores de especies costeras.

## Las rutas científicas hacia la Patagonia

A continuación, los viajes científicos son considerados con el propósito de entender las conexiones marítimas que se establecieron en la región y, más adelante, de establecer las implicancias ambientales de estos itinerarios navieros en el proceso de dispersión de especies. Como se adelantó en la introducción del capítulo, la documentación disponible permitió reconstruir los derroteros de 16 viajes de carácter científico (ver Tabla 1 en Anexo 1) que utilizaron un total de 31 navíos para sus propósitos, como muestra la figura 6 a continuación. La mayoría de estas expediciones se inició en el Atlántico norte, con excepción de la expedición Argentina Austral. Sólo cuatro navíos tomaron una ruta desde el Pacífico. A grandes rasgos, estos viajes permiten identificar diferencias en los fondeaderos producidos entre 1817 y 1830, 1831 y 1876, y 1881 y 1889.

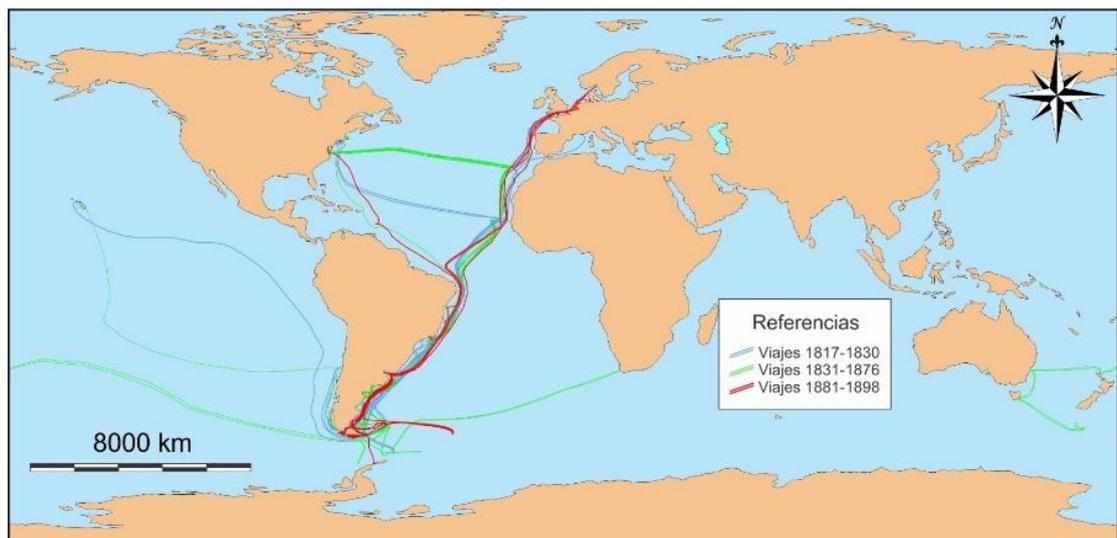


Figura 6. Representación del curso de 31 barcos que anclaron en Patagonia con propósitos científicos. Elaboración propia.

Antes de zarpar, los navíos pasaban entre uno y seis meses en su puerto de origen, donde eran acondicionados para el viaje. Esto implicaba trabajos en el aparejo, en los camarotes y en el casco, así como el aprovisionamiento con alimento, agua y equipamiento. Algunas veces también se efectuaba el carenado de los navíos en la costa<sup>14</sup>. Los acondicionamientos solían realizarse en puertos de importancia, que contaban con instalaciones militares, aserraderos o estaban involucrados en rutas comerciales muy transitadas. Las expediciones francesas tuvieron su origen en Toulon y Cherbourg, las británicas en Devonport, Portsmouth, Falmouth y Woolwich. Desde Hampton Roads, en Estados Unidos partieron los cinco navíos de la expedición científica Wilkes. En Hampton Roads también ancló el *Albatross* (capitán Tanner) que originalmente zarpó de Woods Hole, Massachussets. El *Annawan* (capitán Palmer) y el *Seraph* (capitán Pendleton) fondearon, por otro lado, en puertos que eran frecuentados por loberos y balleneros como Stonington, New Bedford y New York. Por otro lado, el *Moltke* buscó a su equipo científico en Montevideo, donde había llegado con otro navío, y desde allí viajó a la Antártida. Finalmente, el *Cabo de Hornos* (comandante Luis

<sup>14</sup> El carenado es un procedimiento por el cual el navío se extrae del mar para la limpieza y reparación del casco.

Piedra Buena, expedición al mando de Bove) zarpó de Buenos Aires.

La mayor parte de los viajes provenientes del Atlántico fondearon en las islas al norte del Ecuador en los puertos de Porto da Praia en Cabo Verde, Funchal en Madeira y Santa Cruz en Tenerife, en general para embarcar agua y provisiones frescas. Estas islas, ubicadas en las cercanías de Europa y/o frente al continente africano, constituían importantes lugares de aprovisionamiento y comercio transoceánico. Contaban con varias ventajas, entre ellas, su posición geográfica, a medio camino de varias rutas comerciales, su clima y sus puertos accesibles (Suarez Bosa y Cabrera Armas 2012). Río de Janeiro y Montevideo fueron puertos muy concurridos en el hemisferio sur. En el siglo XIX, Río era un hito importante en la ruta del comercio 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 (De Lima Martins 1998). Las mismas razones hacían de Montevideo un puerto de escala para los navíos que llegaban o salían del Río de la Plata. Maldonado, al norte de Montevideo, también se utilizaba para estos propósitos y en sus cercanías, la isla Gorriti fue visitada por la expedición de Parker King, y también por la de Fitz Roy. Las expediciones lideradas por Freycinet, Nares, y Ross fondearon en Port Jackson, Australia, antes de continuar hacia Patagonia. En términos generales, el Estrecho de Magallanes y la costa patagónica del Pacífico fueron visitados con regularidad por los viajes científicos, que tenían por objetivo relevar esta región. Las tripulaciones también incursionaban en el Estrecho para aprovisionarse de agua y comerciar con las poblaciones indígenas. Punta Arenas, fundada a mediados del siglo XIX, se volvió un puerto importante en la región para satisfacer estas necesidades (Vairo 2000).

La reconstrucción de los itinerarios ha permitido diferenciar tres períodos (1817-1830, 1831-1876, 1881-1899), donde el eje de las exploraciones y los anclajes realizados en la costa patagónica atlántica tuvieron variaciones. Entre 1817 y 1831 (Fig. 7), las expediciones visitaron en su mayor parte puertos que habían sido habitados por el imperio español (como Puerto

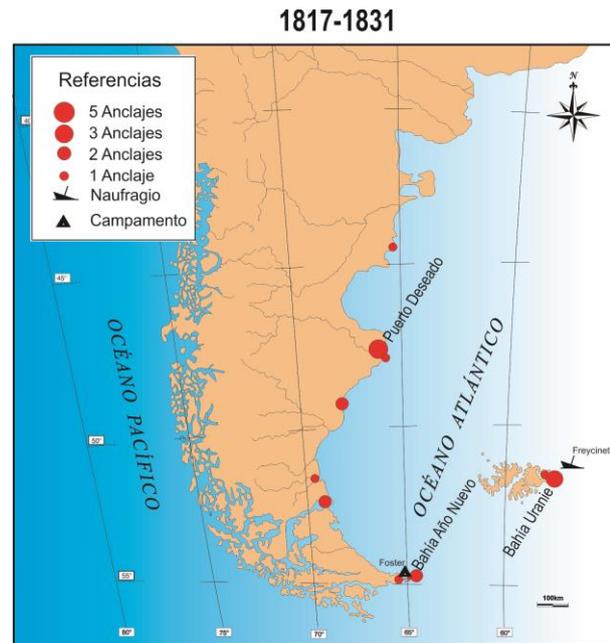


Figura 7. Anclajes realizados por expediciones entre 1817 y 1831.

Deseado y San Julián), o sus cercanías (como Bahía Uranie, cercana a Puerto Soledad). Los viajeros tuvieron intercambios con las poblaciones nativas de Tierra del Fuego, así como con los tripulantes de navíos comerciales y cinegéticos que prestaron asistencia a los viajes científicos. Entre otros ejemplos, el capitán lobero Palmer pilotó el *Chanticleer* dentro de “Port Hatchett” (hoy Puerto Cook) en la Isla de los Estados, guiando a la expedición de Foster hacia el lugar donde sus integrantes pasaron dos meses realizando observaciones, experimentos y relevos.

Entre 1832 y 1876, principalmente, las expediciones comenzaron a fondear cerca de los puertos que permanecieron habitados en la región después del derrumbe del imperio español: Carmen de Patagones, Puerto Soledad y Puerto Stanley (Fig. 8). Las tripulaciones científicas mantuvieron intercambios con sus habitantes. Como ya se ha mencionado, luego de la ocupación británica de Malvinas, el archipiélago recibió un número de visitas con el objeto de relevar su hidrografía y recursos. En este período, Carmen de Patagones y Puerto Stanley también fueron integrados en las cartas

mundiales de navegación<sup>15</sup>, y cumplieron un rol importante como puertos en el aprovisionamiento de las tripulaciones, la recopilación de información y el suministro de servicios. El relevamiento regional fue sobre todo británico, y hubo énfasis en la cartografía del estrecho magallánico y de Tierra del Fuego. Entre 1831 y 1876 también se diversificaron los anclajes a lo largo de la costa continental para su relevamiento. Este fue realizado por dos pilotos loberos británicos residentes de Carmen de Patagones, Harris y Roberts, bajo un contrato con Fitz Roy.

Finalmente, entre 1881 y 1899, la marina argentina comenzó a tener más presencia en la región, y los soldados argentinos, así como los misioneros ingleses tuvieron distintos intercambios con las tripulaciones de los viajes

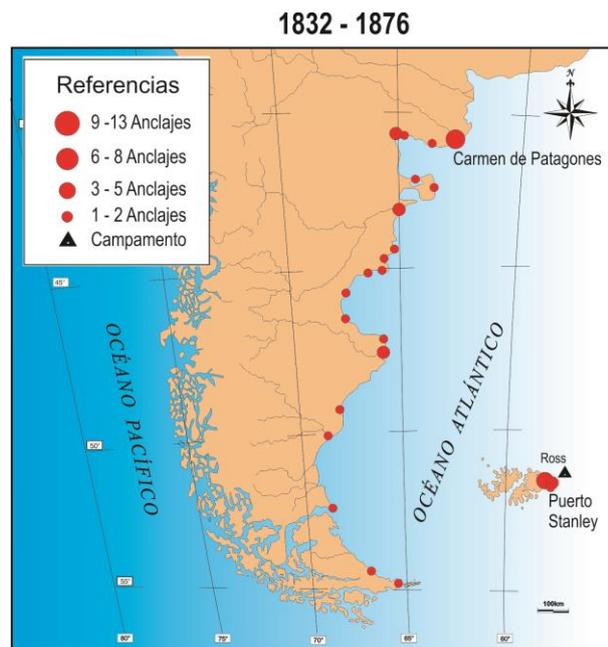


Figura 8. Anclajes realizados por expediciones entre 1832 y 1876.

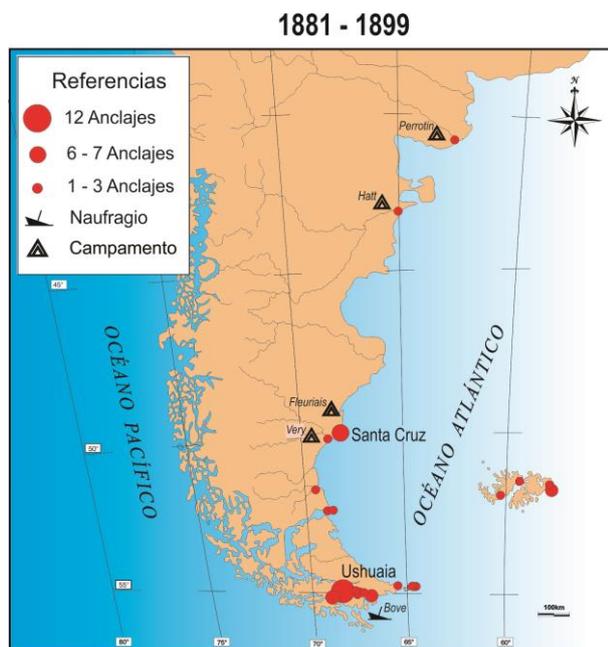


Figura 9. Anclajes realizados por expediciones entre 1881 y 1889.

<sup>15</sup> Como se ha señalado antes, el papel de Carmen de Patagones en las redes que establecían las expediciones científicas ha sido estudiado por García y Podgorny (2013).

científicos. El eje de los anclajes por parte de las expediciones científicas se desplazó hacia la parte meridional de la Patagonia, en el canal del *Beagle* y sus cercanías (Fig. 9). La Subdelegación de Santa Cruz, la carbonera del ejército argentino en Bahía Lapataia, el emplazamiento militar en San Juan del Salvamento (en la Isla de los Estados), la misión inglesa en Ushuaia, y la estancia Harberton<sup>16</sup> fueron puntos donde se prestaron recursos y se obtuvo información.

Los campamentos que se utilizaron para observar el Tránsito de Venus en 1882 se instalaron cerca de puertos poblados y destacamentos militares. En Santa Cruz, Chubut y Río Negro se establecieron las estaciones francesas, a cargo de Fleuriais, Hatt y Perrotin respectivamente. En Santa Cruz también se apostó el campamento estadounidense, liderado por Very<sup>17</sup>. Se realizaron observaciones secundarias en Ushuaia, por Bridges (Headland 1989) y en Malvinas, por Seemann, un agente de la línea Kosmos (von Neumayer 1891), una compañía naviera alemana que hacía escala en Malvinas. Los intercambios de fueguinos con las tripulaciones científicas han sido trabajados por Chapman (2010), Bascopé (2018) y Paz Núñez-Regueiro (2019). En algunas ocasiones, los capitanes o jefes de expedición sirvieron como nexo de comunicación, portavoces y mediadores de poblaciones indígenas y colonos. Por ejemplo, con el objeto de mediar en favor de los colonos galeses, el ya mencionado Hatt envió una nota a Juan Finochetto, comisionado nacional argentino en el valle del Chubut, que en ese momento había desautorizado el consejo de la colonia, declarando sus medidas y acciones ilegales y concentrando toda la autoridad en la figura del comisionado (Dumrauf 1992). Asimismo, Thomas Bridges y otros religiosos de la misión inglesa de Ushuaia, intercambiaron favores con los tripulantes de distintos viajes científicos. En 1882, en Bahía Orange, dentro del estrecho magallánico, se estableció el cuartel general de la expedición francesa liderada por Martial

---

<sup>16</sup> La Misión anglicana en Ushuaia fue fundada por Thomas Bridges en 1870. En 1886 Bridges recibió la ciudadanía argentina y una donación de tierras por parte del congreso de la Nación, donde estableció la Estancia Harberton junto con su familia.

<sup>17</sup> Sobre este tema existen pocos antecedentes historiográficos. Se puede encontrar información de interés aquí: <http://bahiasinfondo.blogspot.com.ar/2016/03/el-transito-de-venus-de-1882-visto.html>

(ver Chapman 2010). Entre otras cuestiones, los médicos de esta expedición asistieron a la misión británica durante una epidemia de tuberculosis, y Bridges realizó la observación secundaria del Tránsito de Venus a pedido de los miembros de la expedición.

Los fondeaderos que fueron frecuentados en este período tuvieron relación con las subdelegaciones de la marina de guerra y/o emplazamientos civiles que se fueron instalando en paralelo con el proceso de expansión territorial del Estado nacional argentino, que se verificó en esta década en el extremo sur continental. Las diferentes interacciones que tuvieron lugar en estos viajes demuestran un cambio radical en la dinámica portuaria en relación con las primeras expediciones entre 1817 y 1831. Como postulan García y Podgorny (2013) la circulación de conocimiento entre viajeros e instituciones tuvo un papel fundamental en la construcción de los itinerarios científicos. Ligada a esta cuestión, el curso de las expediciones también fue condicionado, entre otros factores, por la población y los emplazamientos que se erigieron en los nuevos territorios nacionales. La colonización de la Patagonia impactó en la dinámica portuaria de los viajes que llegaban de distintos lugares del mundo. Esta cuestión es más evidente en el último tercio del siglo cuando se afianzó la presencia de colonos y del Estado nacional en la Patagonia, a la par que se intensificó el proceso de conectividad global. En este momento aparecieron nuevos emplazamientos que constituyeron focos para las expediciones, en materia de recursos e información.

### Implicancias ambientales de los patrones de navegación

La Patagonia fue visitada y relevada principalmente por Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos, y en menor medida por países como Alemania, Brasil, Bélgica, y el Estado argentino en su proceso de formación y expansión. A la ocupación británica de Malvinas le siguió una serie de viajes dedicados a estudiar la región. Luego estos viajes, se publicó la información relevada sobre distintos puertos, que circuló de forma transnacional en relatos de viaje, instrucciones y cartas de navegación. Respecto de la dinámica de los itinerarios y sus implicancias ambientales se consideraron los siguientes

factores que pudieron tener influencia en la introducción de especies: tiempos de permanencia, salinidad y temperatura. La importancia de estas variables en el proceso de dispersión de especies ha sido expuesta en el capítulo anterior.

El análisis de los tiempos de permanencia muestra que en los puertos de las islas al norte del Ecuador (Cabo Verde, Tenerife y Madeira) el promedio de estadía era de cuatro días, con un máximo de nueve y un mínimo de horas<sup>18</sup>. El agua en estas costas presenta una salinidad más alta que las aguas patagónicas, así como una temperatura más cálida (Spalding *et al.* 2007). Sus características ambientales difieren notablemente de las de la costa patagónica (Ver Anexo 4, Tabla de Salinidad y Temperatura), por lo que se trata de orígenes improbables para que las especies exóticas que llegaron a la región puedan haberla colonizado. Estas islas ecuatoriales podrían haber constituido barreras biogeográficas, sobre todo si los navíos pasaban allí una semana o más. Por otro lado, estos puertos eran muy frecuentados en el período al estar en el camino de numerosas rutas comerciales, esclavistas, balleneras y loberas, y operar en conexión con un número grande de orígenes y destinos diferentes como Estados Unidos, Sudáfrica y Europa. Al ser puertos que posiblemente contaban con muchas especies exóticas que llegaron de ubicaciones remotas, es posible que alguna tuviese el potencial de sobrevivir a la baja temperatura del mar patagónico.

Los navíos que se detenían en Río de Janeiro tenían en el puerto una estadía promedio de aproximadamente 40 días. El rango de temperatura es mucho más cálido que en Patagonia, lo que también hace improbable que estas regiones compartieran organismos. Por ejemplo, los cinco barcos bajo la comandancia de Wilkes pasaron 43 días en Río de Janeiro y luego se dirigieron a Río Negro, un hábitat completamente diferente en términos de temperatura y salinidad. Sin embargo, aquellas expediciones que después de Río de Janeiro fondearon en aguas más frías, podrían haber favorecido a los organismos brindándoles la oportunidad de aclimatarse a los cambios de

---

<sup>18</sup> Esta es la estadía promedio de los 33 barcos cuyas trayectorias se relevaron (ver tabla 1 del Anexo 1).

temperatura, antes de arribar a la Patagonia. Este fue el caso de siete barcos que hicieron escala en el Río de la Plata.

En Montevideo, Maldonado y la isla Gorriti los navíos mantuvieron una estadía promedio de 20 días, con un mínimo de horas y un máximo de 228 días. Esta porción del Río de la Plata es una zona oceanográfica compleja, con una ancha plataforma continental, donde convergen aguas frías y cálidas provenientes de las corrientes de Brasil y Malvinas, así como un afluyente de agua dulce proveniente del río. Se trata de un área biológicamente muy productiva, debido a la interacción de estas aguas que incluye especies marinas templadas de las aguas uruguayas tanto marinas como estuariales, y especies de orígenes tropicales, subtropicales y subantárticos (Scarabino *et al.* 2015). Aguas diluidas (con una salinidad menor de 33.2) dominan el área superficial de la costa (< 50 m), aunque excepcionalmente exceden esta área bajo condiciones extremas de descarga de agua dulce (Scarabino *et al.* 2015). La salinidad puede aumentar o descender según las corrientes, vientos y lluvias, aunque en términos generales, al ser de valores similares a los de las aguas patagónicas, podrían no haber sido un filtro principal para las especies marinas. Organismos adosados a los cascos de los barcos en Montevideo, Maldonado o la isla Gorriti en el Río de la Plata pudieron haber tenido oportunidad de sobrevivir, y ser introducidos en la Patagonia, donde, dependiendo del área recipiente y su temperatura, se pudieron haber reproducido. El anclaje en Buenos Aires, por otro lado, al estar más próximo de los afluentes de agua dulce, posiblemente constituyó un filtro para que los organismos adosados sobrevivieran. Los navíos de la expedición liderada por Fitz Roy realizaron una gran cantidad de visitas al Río de la Plata (21 anclajes) durante su relevo de la costa patagónica, principalmente a Montevideo<sup>19</sup>, con lo que es probable que en cada uno de sus viajes hacia y desde la costa patagónica, se encontrasen transportando organismos de un lado al otro.

Viniendo del Pacífico, desde afuera de la región magallánica, cuatro

---

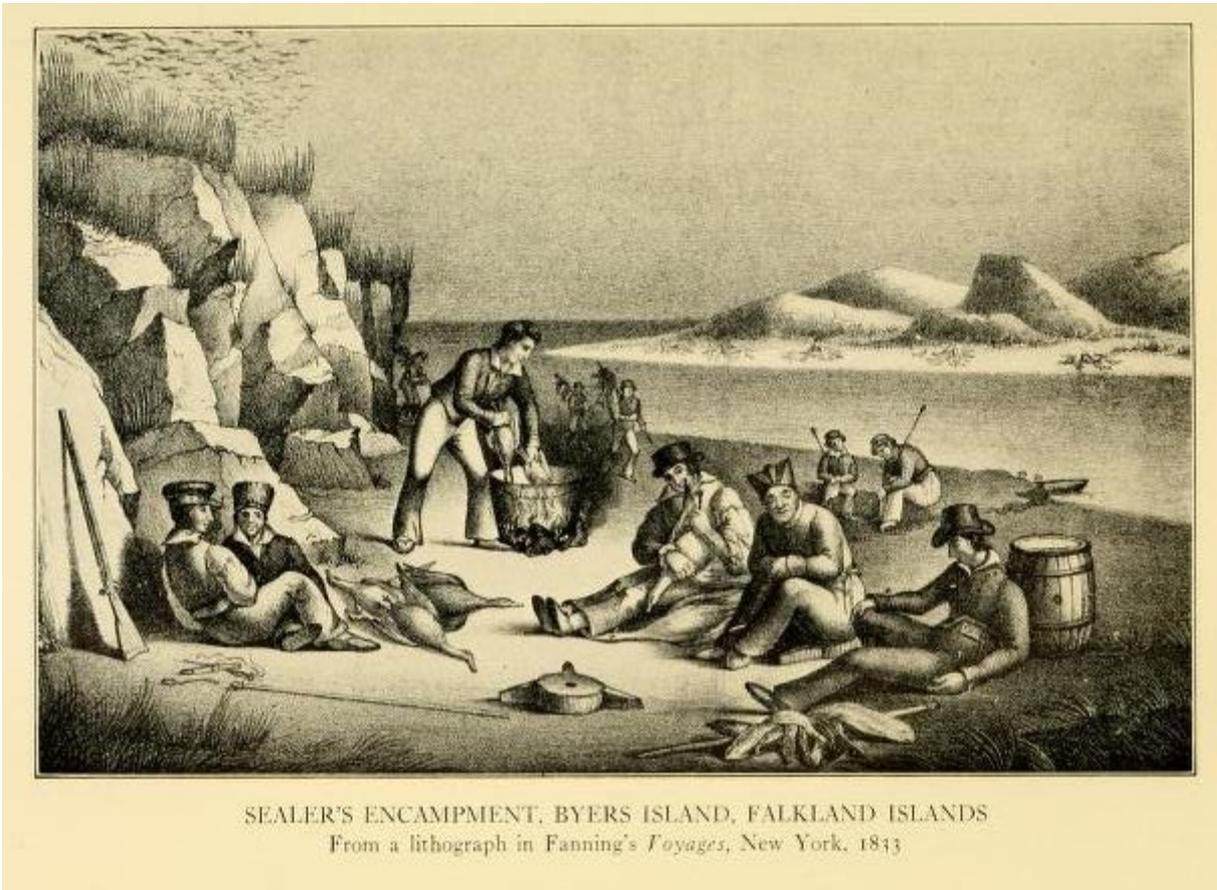
<sup>19</sup> Las visitas a Montevideo estaban motivadas por diferentes propósitos: el puerto contaba con provisiones, el equipo necesario para arreglar y acondicionar los navíos y era un puerto transitado y conectado, donde los oficiales británicos recibían correspondencia e instrucciones de Gran Bretaña.

barcos, *L'Uranie*, *H.M.S. Erebus*, *H.M.S. Terror* y el *H.M.S. Challenger*, coincidieron en Puerto Jackson, Australia. La temperatura y salinidad de Puerto Jackson son más altas que los de la costa patagónica, en particular más altas que las de Puerto Soledad y Bahía Buen Suceso, fondeaderos que sucedieron al puerto australiano, con lo cual no es probable que este constituyera un donante de especies.

Finalmente, Puerto Deseado, Puerto Stanley, Ushuaia y Santa Cruz han sido las ubicaciones más visitadas por expediciones científicas. Estas ubicaciones también fueron receptoras de tráfico naviero por parte de sus respectivas capitales gobernantes. Lo más probable es que sus paisajes presenten algún tipo de modificación desde el siglo XIX, en materia de especies introducidas. Algunas de estas especies se intentaron introducir de manera intencional por los mismos expedicionarios, pero otras introducciones se realizaron los otros actores que visitaban la región, como colonos, loberos y balleneros. Los trayectos y orígenes de estos últimos, así como el flujo de sus viajes, se desarrollan en el próximo capítulo.

# CAPÍTULO 3:

## LA EXPANSIÓN DE LAS INDUSTRIAS DE ACEITE Y PIELES EN EL MAR PATAGÓNICO



Campamento lobero en Malvinas (Fanning 1833: 420, publicada en Mayorga 2017)

### Capítulo 3. La expansión de las industrias de aceite y pieles en el mar patagónico

Gran parte del conocimiento científico que se construyó sobre la costa patagónica durante los siglos XIX y anteriores tuvo sus bases en la información que manejaban los loberos y balleneros que frecuentaban el territorio. En este capítulo se procura comprender cómo estas dos industrias globales, íntimamente relacionadas, utilizaban la región con propósitos extractivos. Las actividades loberas y balleneras se consideran industrias en tanto constituyen actividades económicas mediante las cuales las materias primas son transformadas en productos elaborados, lo que incentiva la creación de riquezas (Weber 1942). Dos grandes dimensiones entrelazadas son importantes y proceden a explicarse para la comprensión de los viajes cinegéticos de estas industrias, sus explotaciones y dinámicas en el mar patagónico. En primer lugar, es necesario exponer cuestiones de envergadura transnacional como el desarrollo de las industrias que se formaban alrededor de los mamíferos marinos cuyos productos cubrían ciertas demandas (fundamentalmente iluminación o abrigo), así como los conflictos bélicos, pactos internacionales y regulaciones estatales que propiciaban u obstaculizaban dicho desarrollo. Por otro lado, y con igual importancia, se establece la dimensión de los trabajadores, tripulaciones y capitanes que, en base a su conocimiento del área, sus necesidades, tecnología y condiciones de trabajo forjaban sus rutas en costas que carecían de regulaciones, o cuya regulación era ineficaz (esto último lo sostiene Dickinson en sus trabajos de 1994 y 2007). Es necesario considerar ambas dimensiones para comprender las transformaciones sociohistóricas de la costa patagónica durante el siglo XIX. Su integración permite percibir cómo funcionaban las dinámicas de estas actividades en la región, y conocer las rutas, registrar los lugares de explotación, encuentro, abastecimiento, intercambios con nativos y otros residentes. En otras palabras, si bien esta reconstrucción histórica considera el marco transnacional económico y político, también retoma las perspectivas de la historia social cuya preocupación motriz es la de reconstruir la historia

de actores escasamente visibles.

El estudio de la actividad cinegética que se produjo en la región nos permitió realizar diferentes tipos de preguntas, a saber: ¿Qué ofrecía la costa patagónica en materia de recursos? ¿Cuál era el flujo de estos viajes que provenía de otros lugares del mundo? ¿Qué ruta tomaban este tipo de viajes? ¿Por qué puntos de la región transitaban? ¿Cómo pudieron haber impactado en los ambientes costeros? Como se comprenderá al responderlas, la dinámica extractiva de este tipo de industrias colonizaba sin colonizar en los términos de una dominación jurisdiccional, imperial y política, y lo hacía mediante operaciones que sin fundar poblados permanentes lograban la apropiación material de los espacios con lógicas temporales y dinámicas de ocupación, para valerse de los elementos con los que no contaban en sus lugares de origen (Cushman 2013), o donde la competencia por los recursos era regulada o extrema.

Además de los cazadores del hemisferio norte, algunos residentes de la costa patagónica, también extranjeros, se dedicaron a estos rubros, disputándose en menor medida el botín con el caudal de naves foráneas. La caza de mamíferos marinos, que en la época se consideraba “pesca”, mantenía procedimientos que involucraban un movimiento casi continuo, y conexiones estacionales con la región, con relación a los comportamientos estacionales de los animales cazados. El establecimiento de factorías en el siglo XX cambió cualitativamente el tipo de extracción en términos de la dinámica y herramientas de caza (Dickinson 2007), aunque siguió involucrando el flujo de naves a la región. A pesar de que el término “pesca” se encuentra en la mayoría de las fuentes de la época, en esta tesis se utilizará el término “caza” al referirse a la captura de estos mamíferos marinos en tanto es de uso corriente para los estudios actuales que abordan la temática (Quiroz 2012b, 2012c, 2018, Ballester 2017).

Quiroz (2018) plantea que “el capitalismo tiene una antigua relación con las ballenas”, considerando que la caza global de estos mamíferos constituyó una de las tantas dinámicas extractivistas de este sistema económico que en el siglo XIX se encontraba en plena expansión. Clayton (2014), en el estudio de la caza de ballenas en los mares del sur por parte de la industria británica,

ha establecido que, mientras en 1775 las islas Malvinas eran el confín del mundo ballenero, para la década de 1790 el archipiélago constituía una estación de abastecimiento [*supply station*] en las rutas hacia territorios de caza distantes. Fue en 1790 cuando comenzó a rodearse el Cabo de Hornos hacia el Pacífico con propósitos cinegéticos (Clayton 2014). En términos generales, el archipiélago malvinense se describe como un punto de recalada y explotación en las expediciones de caza de mamíferos marinos en los mares del sur (Clayton 2014, Dickinson 2007). Algunas fuentes aisladas consideran a la costa continental como lugar de explotación: se ha señalado, por ejemplo, que para fines del siglo XIX era costumbre que los barcos balleneros llenaran su carga casi totalmente en el Pacífico y la completaran en la costa patagónica o en los bancos de Brasil (Starbuck 1878). Sin embargo, en los estudios globales sobre estas industrias el litoral patagónico aparece en un lugar secundario, a excepción quizás del trabajo de Kirker (1970). Este autor se refiere específicamente a un territorio de caza de *sealers* entre Puerto Deseado en el actual territorio de la provincia de Santa Cruz y Tierra del Fuego, y en particular en la Isla de los Estados. En los documentos de habla inglesa, el término *sealer* designaba a los cazadores de *seals* (pinnípedos), agrupando los términos de lobo y foqueo. En castellano, la traducción común de un navío clasificado como *sealer* es “lobero”, término que se emplea en este capítulo<sup>20</sup>.

Pese al lugar secundario que se le ha asignado, las fuentes han permitido registrar que la región patagónica no solo era un área de circulación y aprovisionamiento para loberos y balleneros, sino también de extracción. Las bases de datos (citadas respectivamente en el apartado metodológico de esta tesis) de la *British South Whale Fishery, New Bedford Logbook Database*, la *American Offshore Whaling Voyages* y *French Offshore Whaling Voyages*, indican que *Patagonia, Falklands* y *Malouines* se declaraban como *Whaling* o *Sealing grounds* para las embarcaciones provenientes de Estados Unidos y

---

<sup>20</sup> La designación en castellano es más compleja: el elefante marino es un animal de la familia de los fócidos, es decir una foca, mientras que los lobos pertenecen a la familia de los otáridos, por lo que los *sealers* se dividen entre loberos y foqueros, y se definen en relación a su presa.

Gran Bretaña. El territorio "Patagonia" posiblemente implicaba tanto la costa pacífica como la atlántica. Esto se infiere de la cartografía de la época donde la región es denominada de esta manera en sus dos costados, con la única distinción en algunas cartas de "West" o "East coast"<sup>21</sup>.

Durante el transcurso de la investigación, en los antecedentes y documentación relativos a la actividad ballenera y lobera se ha encontrado la repetición constante de términos ingleses compuestos como *whaling ground* o *sealing ground* haciendo referencia a los territorios de caza donde podían encontrarse estos animales. Las traducciones de *ground* al castellano suele concebirse en términos como tierra, suelo o terreno, que parecen referirse a los "aspectos naturales" del espacio y sus características ontológicas. Las traducciones en este sentido parecen neutrales, despolitizadas y alejadas de nociones de dominio humano. Sin embargo, la asociación de *ground* con palabras como *whaling*, *sealing*, o *hunting* remiten al poder humano en estos "territorios", en términos de poder extractivo. Por este motivo se ha resuelto traducir *ground* como territorio, considerando que es un espacio de competencia entre un conjunto de sociedades que luchan por su dominio físico, político, cultural y económico (Dematteis y Governa 2005, retomado en Orihuela 2019). Como se verá a continuación, las costas patagónicas estaban en disputa por distintos poderes políticos y económicos.

## La caza de mamíferos marinos

En la búsqueda de establecer los motivos, la tecnología y las personas que llevaron a cabo a la caza de mamíferos marinos en la Patagonia es necesario

---

<sup>21</sup> Ejemplos de esta demarcación geográfica pueden observarse en los siguientes mapas: Norie, J. W. (1822). "A new chart of the east and west coasts of South America." Map. London: J.W. Norie, 1822. Disponible en Digital Commonwealth, <https://ark.digitalcommonwealth.org/ark:/50959/zk51wb14p> (accessed June 14, 2019); Admiralty (1889). Gran Bretaña. Hydrographic Office. Plans on the east coast of Patagonia [material cartográfico] / from surveys by Commr. Pringle Stokes & Lieutt. W.G.Skyring, H.M.S."Beagle", 1828-1833. Londres : Admiralty, 1889. Disponible en el sitio web de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno: <https://catalogo.bn.gov.ar/>; Admiralty (1906). Gran Bretaña. Hydrographic Office .Plans on the West Coast of Patagonia, South America [material cartográfico] Londres : Admiralty, 1906. Disponible en el sitio web de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno: <https://catalogo.bn.gov.ar/>.

explicar cuestiones fundamentales relativas a la industria y al paso de la industria en la región. Con este propósito se abordan en este apartado los antecedentes, fuentes editas y el corpus documental construido durante la investigación. Se establecen las especies explotadas, la organización de las empresas de caza, las prácticas de navegación y caza y la dinámica estacional. La información permite, entre otras cuestiones, conocer la importancia y valor que se asignaba a estos animales, cuyo interés era capaz de motivar viajes con múltiples riesgos. La comprensión de sus trayectos posibilita, a su vez, ampliar nuestro conocimiento sobre las conexiones marítimas patagónicas y sus efectos a nivel nacional y regional. Por último, y fundamentalmente, estas cuestiones aportan a la comprensión de los patrones de navegación y fondeo en la región.

Conforme se presenta en la tabla 2 del Anexo 1, los mamíferos marinos explotados eran múltiples y se hallaban en diferentes áreas y hábitats de la región, conforme a sus comportamientos estacionales. Las variaciones de la demanda de los productos derivados, y su influencia en los viajes pueden verse en el trabajo de Dickinson (2007), quien estudió el proceso por el cual el consumo británico de pieles de lobo decayó a principios del siglo XIX, principalmente por dos causas. En primer lugar, los sombreros de seda se pusieron de moda relegando a los de piel. En segundo lugar, la nueva tecnología de alumbrado a gas de carbón hizo declinar la demanda de aceite. Por otro lado, para 1820, el comercio de los loberos estadounidenses con Cantón, China había disminuido, y el mercado doméstico de pieles y aceite se había incrementado en Estados Unidos, ya que gran parte de este comercio lo constituían las comunidades afroamericanas al sur del país. El trabajo de Dickinson permite concebir las conexiones comerciales de este período, y cómo el sistema económico capitalista en expansión tenía profundas consecuencias en el territorio marítimo y costero patagónico.

La figura 10 a continuación muestra la "*Whale Chart*" de Maury publicada en 1851<sup>22</sup>, que tuvo por objeto mostrar la distribución de cetáceos en el globo.

---

<sup>22</sup> Maury, M. F. and United States Naval Observatory (1851). "Whale chart." Map. 1851. Norman B. Leventhal Map & Education Center. Disponible en: <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:x633f952x>

Para realizar esta carta, Maury sintetizó la información provista por bitácoras de buques balleneros. Sobre el mapa, con foco en el océano Pacífico, una cuadrícula de paralelos y meridianos opera como grilla, en cuyos casilleros se hayan las referencias de la distribución. Las especies se pueden identificar por íconos y colores. El de los cachalotes en rosa, el de las ballenas francas en azul y los que ocupaban ambos en verde. En algunos casilleros se dibujó más de un ícono como indicador de mayor densidad (Rosenthal 2018). La mejor estación de pesca es indicada con letras. Al haber representado el centro del mapa en el océano Pacífico se sugiere que este es el espacio de interés por excelencia de los balleneros en contraposición del océano Atlántico, cuya población de ballenas había declinado por la caza para el siglo XIX<sup>23</sup>.

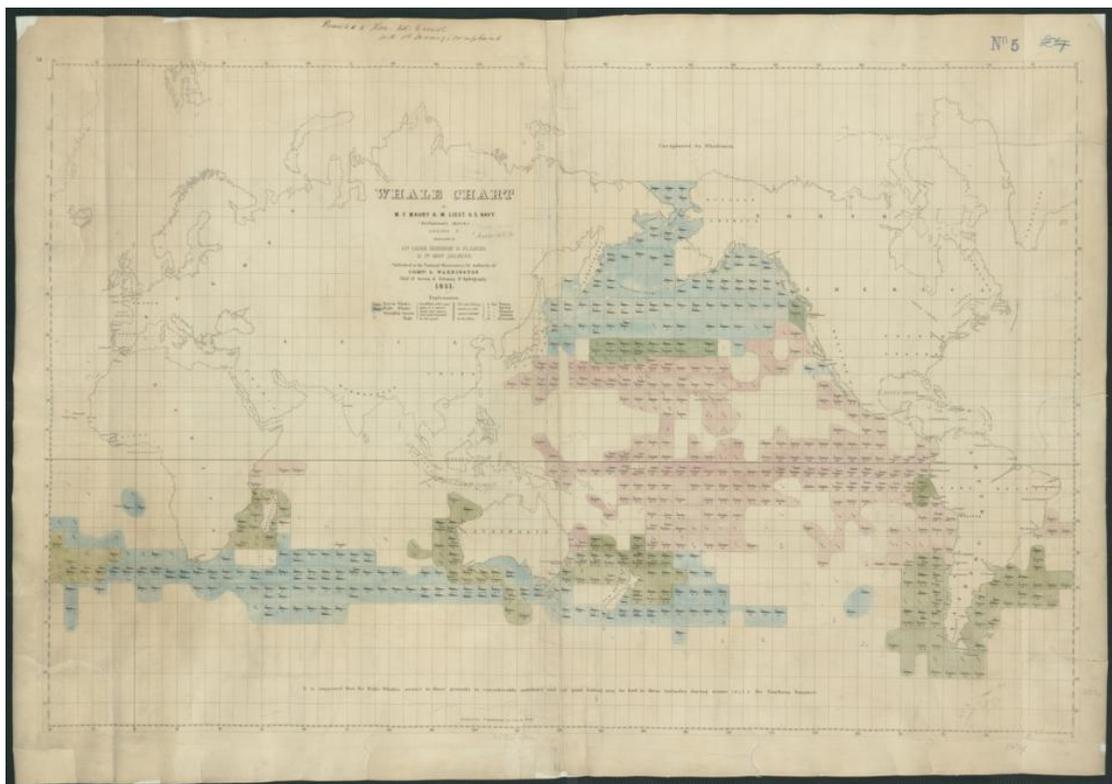


Figura 10. Whale Chart [Carta de ballenas]. Mapa que indica la presencia de ballenas y cetáceos en el globo por Maury, M. F. y el United States Naval Observatory (1851)

<sup>23</sup> Los aspectos relativos a la importancia otorgada al océano Pacífico se hallan en la descripción del mapa en el sitio web de Norman B. Leventhal Map & Education Center:

<https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:x633f952x>



Figura 11. Detalle en el cual se muestra el territorio de caza en Patagonia de la ballena franca y el cachalote (en verde), densidad (iconos de ballena), estación de caza (W = invierno, S = primavera). (Mapa de Maury y el United States Naval Observatory de 1851)

En el mapa de Maury, el mar que rodea la costa patagónica se caracteriza como un territorio de caza mixto de cachalotes y ballenas francas, y los íconos indican que era esta segunda especie la que abundaba (Fig. 11). La estación de caza se registra en la mayoría de las celdas en invierno y en menor medida en primavera. Estas estaciones coinciden con las temporadas actuales en las que

las ballenas se acercan al área. La publicación de este mapa bajo la autoridad del *Bureau of Ordnance & Hydrography* [sic] de Estados Unidos da cuenta de la necesidad de comprender la distribución global de ballenas, y la importancia que alcanzó esta industria para dicho país a mediados del siglo XIX. Asimismo, el mapa caracteriza a la costa patagónica atlántica como territorio de caza, aun cuando la literatura sobre el tema suele indicar que, para 1851, los balleneros se dirigían a otras regiones a obtener sus presas (Clayton 2014). Posiblemente, la Patagonia oriental no fuera para entonces uno de los territorios de caza más importantes, a pesar de lo cual continuaba representándose en la grilla del mundo ballenero.

Respecto de la organización de las expediciones de cacería, tanto de ballenas como de pinnípedos, la tripulación navegaba hasta la región en un barco [*Parent vessel*], que en algunas ocasiones estaba acompañado por una embarcación auxiliar. El *Parent vessel* tenía a bordo embarcaciones de menor tamaño, como botes o balleneras<sup>24</sup>, que se utilizaban para las acciones de proximidad con las presas (Clayton 2014). Mientras más grande fuera el barco

---

<sup>24</sup> Las balleneras consistían en embarcaciones a vela, equipadas con arpones, lanzas y otro tipo de equipamiento necesario para efectuar la cacería: colgaban a los lados del barco mayor, dispuestas a ser bajadas en el caso del avistaje de una ballena o cetáceo, al que arrinconaban para matar (Clayton 2014: 22)

dedicado a la faena, más botes o balleneras podía llevar. En principio el procesamiento de la grasa de ballena se realizaba en la costa, pero para fines del siglo XIX, la mayoría de los navíos balleneros incluían calderas a bordo que estaban montadas en una estructura de ladrillos. Esto habilitaba el procesamiento de la grasa sin desembarcar y permitía prolongar la duración de los viajes (Dickinson 2007). Este cambio tecnológico hizo posible que las tripulaciones balleneras redujeran la cantidad de fondeos en comparación con las que estaban dedicadas a la caza de lobos y elefantes marinos. Los balleneros se detenían principalmente para aprovisionarse de víveres o agua, efectuar reparaciones y buscar asistencia médica. Entre los distintos riesgos que afrontaban, uno de los mayores existía en alta mar, en la búsqueda de la presa y arponeo.

Los cazadores de pinnípedos tenían que desembarcar para abatir sus presas, una actividad que durante el siglo XIX y aún en el siglo XX se realizaba en tierra, generalmente mediante golpes con garrotes, como se muestra en la figura 12. En la imagen, el



Figura 12. Encuentro de un lobero con un lobo marino (The Illustrated London News 1856, 413).

lobero se encuentra atacando un lobo marino macho de dimensiones y aspecto monstruoso. La representación también exagera las proporciones del *tussoc*, la formación botánica autóctona de la región. Esta imagen permite concebir la dimensión mítica que rodeaba a la cacería de pinnípedos, plena de dificultades y de viajes a paisajes extraños e inhóspitos, aun cuando se trata de una actividad que ha sido mucho menos caracterizada por el arte o la literatura, que la caza de ballenas.

Si bien en esta representación los peligros en lo relativo a la caza se limitan a las dimensiones del animal, lo cierto es que el tamaño y el comportamiento del lobo marino macho no eran los riesgos más importantes

que enfrentaban los cazadores. Los loberos debían encontrar las roquerías, luego conquistar los hábitats estacionales que en general, implicaban líneas de costa rocosas, vientos intensos y olas poderosas (Soluri 2013b). Por otro lado, los antecedentes y la documentación describen viajes de enorme dificultad, también para los balleneros: enfermedades, accidentes y escasez de provisiones y agua. Su pago era proporcional al botín obtenido. Por lo tanto, la ganancia no sólo dependía de su desempeño sino también de factores externos, relativos al buen funcionamiento del navío, o de la abundancia de las poblaciones de mamíferos presentes en los *whaling* o *sealing grounds* (Cooper Busch 1985). Si el viaje no resultaba rentable, por consiguiente, la tripulación era capaz de amotinarse y/o desertar, como sucedió con el viaje de la *Annawan* (capitán Palmer) y la *Seraph* (capitán Pendleton). Como se expone en el capítulo 2, estos dos navíos emprendieron un viaje marítimo científico que debía autofinanciarse mediante la actividad lobera, pero la falta de presas hizo que los marineros comenzaran a desertar en la costa del Pacífico. También la deserción en la región patagónica atlántica era una situación usual. Algunas fuentes de viajeros refieren a este tema. En enero de 1834 Titus Coen, un misionero se encontraba en la costa continental se encontró con desertores, uno de una nave lobera, Henry Boruck de la *Tally* (capitán Allen), y otro de una nave ballenera Harry Hassel de la *Elizabeth Jane* (capitán Albertson)<sup>25</sup>. Según testimonio de uno de ellos, al menos tres desertores más estaban en la región, un americano, un inglés y un portugués (Coen 1880). Las Malvinas también eran un área de deserción. En el *logbook* de la nave lobera *Breakwater* se narra la fuga del carpintero en Puerto Soledad, Malvinas, a quien no volverían a ver<sup>26</sup>. En el mismo viaje se da cuenta de otro escape por parte de un tripulante de la lobera *Harriet* (capitán Davison), quien se había robado un bote que utilizó para navegar varias millas. Estos trabajadores sufrían condiciones extremas y su capacidad de acción para cambiar estas condiciones era limitada, lo que implicó que los casos de

---

<sup>25</sup> Aunque la fuente no lo constata, seguramente se trataba un navío dedicado a la actividad ballenera, dado que el barco y capitán de su viaje aparecen en la Base de datos AOWV.

<sup>26</sup> FLV, AGN, Legajo 139. *Logbook* de la *Breakwater*.

deserción fueran corrientes incluso en un territorio desconocido y relativamente aislado como la Patagonia. Se trata de episodios que permiten avizorar el mundo del trabajo en estas explotaciones capitalistas que se desarrollaban en la costa patagónica. Permiten a su vez, una visión más compleja del impacto de estas extracciones sobre el territorio, sus variantes y ramificaciones, y cómo las consecuencias no eran exclusivamente de índole económica y ecológica, sino sociales.

Diversas fuentes como el mapa de Maury, los *logbooks* y los registros de entradas y salidas permiten inferir que las expediciones se organizaban aprovechando el comportamiento migratorio de las especies que eran objeto de la cacería, es decir acercándose a la región en invierno y primavera (ver Anexo 1, tabla 2). Las tripulaciones que buscaban extraer pieles, al no estar circunscriptas a las migraciones estacionales del lobo de dos pelos (que se mantiene en la costa todo el año), podían aprovechar las estaciones más cálidas para efectuar sus viajes. Por otro lado, los modos y necesidades de la caza revelan que los balleneros no necesitaban desembarcar en la costa tanto como los loberos. Se ha señalado, de todas formas, que era regular que los balleneros dejaran hombres en las costas para aumentar su botín con pieles, obteniendo capturas mixtas (Cooper Busch 1985). Los loberos, en cambio, estaban más limitados en sus actividades al no estar equipados para procesar la grasa de ballena.

La escasez de recursos en los mares del norte fue provocada por el consumo y llevó a estas industrias a la explotación de nuevos y más lejanos territorios, en el Atlántico sur y luego hacia el océano Pacífico. En ese marco de expansión capitalista, se verificaron diversos procesos globales y nacionales que propiciaron el desarrollo de las industrias de pieles y aceites en el mar patagónico. En el último tercio del siglo XVIII, las actividades loberas y balleneras fueron favorecidas por el Tratado de Nootka Sound de 1790 entre España y Gran Bretaña (Martinic 2009b). Este acuerdo se dio a causa de un incidente internacional, que sucedió en la isla de Nootka (Canadá) donde fueron detenidas dos naves inglesas por haber entrado en la jurisdicción española. Los británicos exigieron un desagravio, así como la devolución de sus naves y el incidente dio lugar a negociaciones que en buena medida

resultaron ventajosas para las actividades inglesas (Díaz-Silveira Santos 2011). Entre otras cuestiones, el pacto resolvió que no debían molestar a los súbditos de ambas potencias que estuviesen pescando o navegando en el océano Pacífico o los mares australes. El tratado contemplaba las siguientes limitaciones: las actividades marítimas inglesas no debían servir de pretexto a un comercio ilícito con establecimientos españoles, por ello se había estipulado que los británicos no navegarían ni pescarían en dichos mares a menos de diez leguas marítimas de las costas ocupadas por los españoles. Por otro lado, los súbditos de cada potencia no debían formar ningún nuevo establecimiento en las costas de Sudamérica (orientales y occidentales), ni en sus islas adyacentes. Pero sí podían desembarcar en las costas e islas para pescar, levantar cabañas y otras obras temporales para realizar faenas (Díaz-Silveira Santos 2011). Por este tratado, el imperio hispano aceptó 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 2009b).

Los comienzos del lobeo comercial en Patagonia coincidieron con la expansión ballenera de americanos y británicos. Muchos barcos combinaban ambas actividades, por lo que el lobeo fue influenciado por las mismas condiciones políticas y económicas que afectaron a la actividad ballenera (Dickinson 2007). Los registros de entradas y salidas de barcos de Carmen de Patagones, Puerto Soledad y Puerto Stanley identifican como loberos a muchos navíos que en las bases de datos de viajes balleneros aparecen sin especificar su actividad. De la misma manera, se constata que navíos identificados como balleneros realizaban ambas actividades en la costa patagónica (Mayorga 2016). Esto permite pensar que ambas industrias, de pieles y aceite, eran actividades complementarias: extraían recursos marítimos, y tenían similitudes estructurales en cuanto a las rutas navieras, embarcaciones, tripulación, jerarquías y pago, además de cumplir objetivos mixtos o combinados en varios de estos viajes.

Los patrones geográficos de expansión de la industria ballenera, indica la *Lloyd's List* (el diario londinense que difundía las noticias navieras desde 1734), incluyen la referencia a las áreas geográficas de las islas Malvinas y la

Patagonia entre 1780 y 1830 (Jones 1981). La literatura y las fuentes retomadas en este capítulo muestran que entre 1775 y 1800 la región era un territorio de caza activo para los balleneros<sup>27</sup>, aunque su importancia menguó en el transcurso del siglo XIX, cuando la región constituyó sobre todo un sitio de paso hacia otros territorios de caza. En cambio, si bien los loberos tuvieron gran actividad antes del 1800<sup>28</sup>, continuaron depredando las costas patagónicas en especial durante el primer tercio del siglo, alternando sus actividades con las que realizaban en otros continentes como la Antártida y Oceanía.

La literatura antecedente establece que los norteamericanos dominaron la cacería de ballenas y lobos hasta la guerra de la independencia de los Estados Unidos (1775-1783) cuando los londinenses desarrollaron su propia actividad. Hasta 1815, Gran Bretaña, y sobre todo el puerto de Londres, pasarían a dominar el mercado ballenero y lobero (Clayton 2014). Estados Unidos volvió a establecerse nuevamente como líder de la industria en 1815 (Jones 1881: 20). Por otro lado, a fines del siglo XVIII y principios del XIX también existieron loberías en los distintos establecimientos que mantenía la corona española, el Puerto de Nuestra Señora de la Soledad en Malvinas, San José en la península Valdés, Carmen de Patagones en la desembocadura del río Negro, y Puerto Deseado (Silva 1978)<sup>29</sup>. Eso hace considerar que, a comienzos del

---

<sup>27</sup> Entre otras cuestiones, a fines del siglo XVIII se ubica la creación de la *Falkland Fleet* por parte de loberos norteamericanos en las islas Malvinas, evento reconstruido por Clayton (2014).

<sup>28</sup> En los períodos más tempranos, las Malvinas, la Isla de los Estados y las Georgias del Sur eran una ubicación de importancia para aquellos barcos loberos que se dirigían a China a comerciar pieles (Kirker 1970). En 1792 una docena de barcos se dirigió al Atlántico sur para cargar pieles, y la mitad de estos completaron su carga en las Malvinas, Patagonia, Tierra del Fuego y Georgias del Sur. La otra mitad se dirigió en cambio a la costa pacífica de Chile, puntualmente la isla de Más Afuera. El dato enfatiza la importancia que tuvo la costa patagónica atlántica en la actividad lobera, por lo menos en este período.

<sup>29</sup> En Puerto Deseado el imperio español instaló en 1790 la Real Compañía Marítima. Silva (1978) ha trabajado cómo mientras duró su presencia en Puerto Deseado los trabajadores loberos y las guarniciones que protegían el enclave tuvieron intercambios de distinta naturaleza con las tripulaciones, que iban desde instrucciones en lo relativo a la caza de mamíferos marinos, permisos de pesca, remates y asistencia médica hasta eventos sociales. Las acciones de los enclaves y oficiales españoles también involucraban arrestos (Ebenezer 1888), e incendios

siglo XIX, el escenario patagónico presentaba distintas fuerzas en pugna en materia extractiva. Los barcos británicos, estadounidenses y franceses constituían una amenaza para la soberanía española (Kirker 1970, Destéfani 1985). El imperio español insistía con regulaciones que no se efectivizaban, y mantenía la Compañía Real de Pesca que le reportaba bastantes pérdidas, y que desapareció de la región hacia 1803 (Silva 1978). En términos globales la industria presentó varias fluctuaciones a lo largo del siglo, que dependían de las demandas de las grandes potencias del hemisferio norte.

En 1840, la explotación británica desapareció a causa de la utilización de nuevas fuentes de energía que reemplazaron el aceite de ballena y la imposibilidad de competir con las tripulaciones americanas (Dickinson 2007). La industria ballenera estadounidense terminó de declinar en 1860, por diversas razones entre las cuales se señalan la escasez de ballenas, que implicaba viajes más largos y onerosos, y los costos excesivos en el acondicionamiento de los barcos, las nuevas fuentes de energía y la fiebre de oro en California, que provocaba numerosas deserciones en las tripulaciones (Starbuck 1878). La actividad lobera también declinó, aunque hubo períodos esporádicos de incursiones loberas. Para 1840, los peleteros londinenses se encontraban utilizando pieles de los lobos marinos del norte para producir abrigos (Dickinson 2007). En la segunda mitad del siglo XIX, los productos de mamíferos marinos que se dirigían a Gran Bretaña ingresaban por medio de la Falkland Island Company (FIC), o mediante otros comerciantes del archipiélago. Fue en este contexto histórico global que las provincias heredadas del imperio español en el Río de la Plata se encontraron disputando el territorio con los navíos que lo detentaban por sus recursos costeros.

En lo que respecta a las provincias heredadas del imperio español en el Río de la Plata, en la década de 1820 se pusieron en marcha diferentes legislaciones relativas a la extracción costera en la región. Esto posiblemente

---

premeditados en Malvinas con el objetivo de alejar a las tripulaciones dedicadas a cazar pinnípedos o lobos (Barnard 1836). Silva ha considerado que el tratado de Nootka Sound hacía que no existiesen instrucciones precisas por parte de los españoles en Puerto Soledad para con las naves provenientes de otros lugares del mundo, que por otro lado realizaban un trabajo para el cual los dependientes de la factoría no estaban ni capacitados ni equipados.

tuvo que ver con que para entonces la especie escaseaba en la Patagonia atlántica (Dickinson 2007). Extractos de estas regulaciones se encuentran reproducidos en manuscrito en el Fondo Luis Vernet del AGN<sup>30</sup> en la documentación titulada “Extractos del Registro Oficial, Buques Para Patagones<sup>31</sup>, presumiblemente recopiladas por Luis Vernet. A continuación, se expone esta documentación que permite dar cuenta no sólo de la problemática que suponía la actividad extranjera para los residentes de Patagones, sino de cómo el estado acciona frente a la misma, así como de la imposibilidad de hacer valer sus regulaciones.

En noviembre de 1822 se decretó de manera nacional que “los buques nacionales que naveguen para la costa Patagónica, son libres de todos los derechos de puerto, incluso el de patentes” (Foja 1). Ese mismo año se sancionaron distintos artículos legislativos para la “pesca en Patagones y fomento de este establecimiento”. Estos artículos decretaban libres de todo derecho a los naturales y vecinos de la provincia que navegaran en buques “nacionales”. Asimismo, la legislación normalizó la fiscalización de la actividad extranjera, de extracción de sal, y de “preparación de aceites y pieles de anfibios” [sic] (Fojas 1 y 2). La sal patagónica y su exportación fueron fiscalizados específicamente en una ley decretada en octubre de 1821 (Foja 3). Aunque actualmente el término “anfibio” se emplea para denominar una clase de animales, entre los cuales se incluyen sapos, ranas o salamandras, esta palabra se empleó para nombrar lobos y elefantes marinos en aquella época.

La siguiente regulación a la que se hace referencia es de 1829, remitiendo al nombramiento de un comandante político militar de “Las Islas Malvinas y las adyacencias al Cabo de Hornos, en el mar Atlántico” que “hará observar por la población de dichas islas las leyes de la República, y cuidará en sus costas de la ejecución de los reglamentos sobre pesca de anfibios” [sic] (Foja

---

<sup>30</sup> FLV, AGN, Carpeta 127, Leg. 20, Fojas 1-9. Extractos del Registro Oficial, Buques para Patagones.

<sup>31</sup> La primera parte de esta documentación puede verificarse en el Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires de 1821, y la segunda bajo el mismo título, años 1829 y 1831. Fuente disponible en <https://books.google.com.ar>

7-8). La documentación manuscrita no lo nombra, pero este comandante político militar era Luis Vernet, un empresario hamburgués. El cargo político tiene sus antecedentes en 1823, cuando Jorge Pacheco, un veterano de guerra y comerciante argentino solicitó el usufructo de la isla Soledad por el “beneficio de las pieles y aceites de lobos como igualmente de las carnes de ganado”<sup>32</sup>. Jorge Pacheco se asoció con, entre otras personas, el mencionado Luis Vernet. Este último impulsó, años después, la creación de una colonia en Puerto Soledad y el gobierno de las Provincias Unidas le otorgó en 1828 derechos exclusivos para explotar los pinnípedos de las islas Malvinas y la costa patagónica. Consecuentemente Vernet realizó algunas acciones con el propósito de prohibir la caza extranjera de estos animales, pero los barcos provenientes del hemisferio norte siguieron con sus actividades en la costa. Fue por ello por lo que, bajo el mando de Vernet, se arrestaron tres naves loberas estadounidenses, lo que ocasionó el principio del fin de la colonia bonaerense en Puerto Soledad (Lorenz 2014). Estas acciones derivaron en que el gobierno estadounidense enviara a la *USS Lexington* para destruir a la colonia, poniendo en evidencia el respaldo nacional de esta industria por parte del estado norteamericano.

La documentación de la legislación rioplatense continúa con el siguiente extracto que, retoma una serie artículos decretados el 29 de octubre de 1829 por el gobierno de las provincias a causa de “El desorden con que se ha hecho la pesca de anfibios en las costas de Patagones ha producido tal escasez de ellos que es muy temible desaparecan, ausentandose a costas distantes” [sic, foja 8]. En estos artículos se resolvía prohibir la pesca de “anfibios” en las costas y pueblo de Patagonia y destinar buques para hacer cumplir esta legislación. Este primer indicio de conservación revela el problema ecológico que, al menos en términos de rentabilidad, el estado y las autoridades de Carmen de Patagones estaban observando. Este decreto fue revocado en junio de 1831, donde un último extracto manifiesta que “no habiendo buques de guerra que guardan aquellas costas, es difícil evitar que los extranjeros

---

<sup>32</sup> AGN, FLV, Leg. 129, Carpeta 37. Apuntes relativos a la concesión a Don Jorge Pacheco. Apuntes relativos a la concesión a Don Jorge Pacheco. Foja 1.

comprendan fraudulentamente aquel negocio, siendo de este modo exclusivamente perjudicados los naturales y habitantes de aquel punto” [sic, foja 9] por lo que los naturales y vecinos del pueblo de Patagones volvieron a tener jurisdicción en la pesca de “anfibiaos” de aquellas costas, con una fiscalización correspondiente.

La recopilación de estas regularizaciones y su recuperación en el Fondo Luis Vernet del AGN nos permite observar que el “desorden” de la pesca y caza de “anfibiaos” se concebía como un problema regional, que abarcaba a la costa del continente y a todas las islas adyacentes en el Atlántico. Por otro lado, se verifica que en la década de 1820 y principios de 1830 no existían guarniciones ni navíos destinados a prohibir ni normalizar estas actividades, posiblemente porque las fuerzas militares estaban destinadas a resolver la situación gubernamental y los conflictos en las provincias rioplatenses en un contexto de guerras con el Estado Oriental, Brasil, y entre unitarios y federales. Sin embargo, el estado bonaerense tenía conocimiento de las consecuencias de las actividades cinegéticas y había construido un aparato legal relativo a su fiscalización, que establecía valores por la cantidad extraída de cada producto.

Las cuestiones abordadas durante este apartado han permitido considerar los diferentes niveles de la industria ballenera y lopera: el consumo, las modas, las compañías, los aspectos materiales de la caza y sus efectos a nivel global, nacional y regional. Las consecuencias de estas actividades en Patagonia provenían de las necesidades de consumo al otro lado del mundo y desencadenaban toda clase de procesos, en una suerte de efecto mariposa. Esta historia habla de compañías enteras dedicadas a financiar viajes en barco que duraban meses e incluso años. Sus tripulaciones atravesaban el planeta con el objetivo de matar brutalmente animales en contextos inhóspitos, afrontando condiciones arduas y una cantidad de riesgos que iban desde el naufragio hasta el escorbuto. A principios de siglo los productos extraídos de aquellos viajes se llevaban a Cantón, China, a Estados Unidos o a Europa, donde eran procesados y confeccionados, por ejemplo, en la forma de un abrigo, y finalmente comercializados en un negocio local. Mientras tanto, el paisaje patagónico era apropiado y transformado, y los estragos ecológicos

que se producían a nivel de extracción suscitaban regulaciones por parte del poder estatal que reclamaba el territorio. Otras transformaciones también tenían lugar inadvertidamente, como las introducciones incidentales e intencionales. La cantidad de organismos que llevaban los marineros de un lado a otro implicaba que cada una de sus acciones era una ventana de oportunidad para que las especies se introdujeran en la región. Las causas que suscitaban los viajes a la Patagonia pergeñaban esta consecuencia. Como se ha observado en el capítulo anterior, los loberos y balleneros realizaban introducciones intencionales de especies domésticas. En el relato del viaje del *Neptune* (capitán Carew) de 1798 se da cuenta de una serie de modificaciones premeditadas del paisaje de las islas Malvinas. La tripulación del *Neptune* dejó en *Big Harbor*, un puerto de la isla *West Point*, un número de cerdos y aves de corral para volver a buscarlas luego de una temporada en la Patagonia, con el propósito de que se reprodujeran y con ello estar provistos el resto del viaje. También cultivaron una huerta en *Big Harbor*, donde plantaron cebollas, rábanos, berro, mostaza, lechuga y papa, introduciendo un número de cultivos domésticos. Algunos de estos cultivos se dejaron atrás deliberadamente: “*We left potatoes on each of our gardens which may benefit, perhaps, some poor fellow with the scurvy*” (Townsend 1888: 46). Esta práctica de los marineros del *Neptune* también fue repetida por otros viajeros. El capitán Barnard, quien quedó varado en las islas Malvinas durante varios años, relata que se apropió de unas papas cultivadas que encontró cerca de la fuente de agua de *New Island*, para poder cultivar su propio huerto (Barnard 1836).

## El nomadismo de los loberos y balleneros del siglo XIX

El movimiento de los animales y la lejanía de las metrópolis interesadas implicó en la primera mitad del siglo XIX una condición nómada por parte de las tripulaciones que viajaban persiguiendo a sus presas. Esta condición se vio suspendida cuando se establecieron factorías en la Antártida y el archipiélago malvinense a principios del siglo XX. Como se ha considerado anteriormente, se ha escrito poco con relación a estos viajes en la región, pero

la sistematización e integración de la información procedente de varias bases de datos entre 1800 y 1860 (siendo 1860 el comienzo de la declinación de esta actividad por parte de los navíos extranjeros), ha permitido recuperar y sistematizar la información existente. A continuación, se contabilizan los viajes con el propósito de entender la importancia de la región como territorio de caza, y las dimensiones del flujo naviero que llegaba. Las bases de datos incluyen las provistas por el sitio web <https://whalinghistory.org>, proyecto que pertenece al Mystic Seaport Museum, Inc. (Connecticut) y el New Bedford Whaling Museum (Massachusetts). En síntesis, las bases de datos utilizadas fueron las siguientes:

- AOWV: American Offshore Whaling Voyages: A Database, <https://whalinghistory.org/av/>, Mystic Seaport Museum, Inc. and New Bedford Whaling Museum. Consulta marzo 2018.
- Whaling Museum Logbook & Journal Database, Nueva Bedford Whaling Museum. Disponible en [whalingmuseum.org](http://whalingmuseum.org). Consulta marzo 2018.
- BSWF: British Southern Whale Fishery Databases BSWF Databases - A. G. E. Jones; Dale Chatwin; and, Rhys Richard. Hosted At [whalinghistory.org](http://whalinghistory.org). Consulta marzo 2018.
- FOWV: Les Baleiniers Française, French Offshore Whaling Voyages: A Database, <https://whalinghistory.org/fv/>, Mystic Seaport Museum, Inc. and New Bedford Whaling Museum. Consulta septiembre 2019.

Los datos se han integrado en una base propia que se ha generado para esta investigación, elaborada a partir de fuentes diversas como la documentación de expediciones y bitácoras de viajes, además de la información que aporta la bibliografía (Clayton 2014, Caviglia 2015, Dickinson 2007 entre otros). Varios de los registros proporcionan información sobre la ruta de un mismo viaje. La sistematización propia estuvo orientada a unificar la información que aparece duplicada –por ejemplo, los datos relativos a un viaje que ha sido documentado por más de una fuente. Asimismo, se incorpora al análisis la información relevada en los registros de entradas y salidas de barcos de Puerto Soledad y Puerto Stanley en Malvinas. Esto ofrece un

panorama internacional de la información sobre la región, con múltiples entradas contrastables y complementarias, que no se circunscribe a las limitaciones que implicaría haber trabajado exclusivamente con archivos nacionales.

Con respecto a las bases de datos utilizadas, mucha información se ha extraído, aunque no de manera excluyente, en registros oficiales de puertos, reportes de pesca, prensa de distinto origen y en algunos casos específicos, como 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 de éstos se dedicaban a la caza de lobos. El cotejamiento entre bases de datos y fuentes documentales permitió tantear las posibilidades y los límites de ambas, llamando la atención sobre las contradicciones de los documentos y las dificultades para rastrear actores que por definición eran itinerantes.

Sobre los registros de entradas y salidas hacia los puertos de Malvinas, los datos son cualitativamente diferentes, ya que se refieren a anclajes y no a viajes. Por lo tanto, varios de los fondeaderos registrados en Puerto Stanley podrían formar parte de un mismo desplazamiento, y es difícil estimar cuántos pertenecen a un mismo viaje o fueron realizados durante otro de la misma embarcación. Sin embargo, cotejar estos registros malvineros permitió considerar que una cantidad de navíos que visitaron la región no aparecen en las bases de datos internacionales, con lo que el número de barcos que contabilizan estas últimas es menor al que efectivamente transitó la Patagonia.

Entre 1826 y 1860, las distintas autoridades bonaerenses y británicas de Puerto Soledad, Puerto Luis y Puerto Stanley registraron al menos 220 anclajes que estuvieron dedicados a la caza de mamíferos marinos. Por otro lado, según los datos oficiales de las bases de datos británicas, estadounidenses y francesas, se han registrado un número de 211 viajes que entre 1800 y 1860 detallaron *Patagonia, Falklands, Malouines o Tierra del Fuego* como territorio de caza, destinos que son desglosados en la tabla 1.

**Tabla 1.** Distribución del destino de los viajes a la región patagónica entre 1803 y 1860, según la integración de las bases de datos provistas por el sitio web Whaling.org. Datos originales disponibles en Anexo 2 (Viajes Cinegéticos hacia Patagonia).

Destino	Cantidad de viajes
Patagonia o Coast of Patagonia	143
Falkland, Falklands, Falkland Islands o Malouines	62
Tierra del Fuego [sic]	2
Patagonia & Falkland o Malouines	3
<i>Falkland Islands, Patagonia, Tierra del Fuego, South Seas</i>	1

Las bases de datos originales detallan una columna titulada *Destination* o *Ground*, a la que es posible aplicar filtros como *Patagonia*, *Falkland*, *Fuego* y *Malouines*, lo que permitió saber cuántos viajes declararon haberse dirigido a la región<sup>33</sup>. De un total de 18.296 viajes norteamericanos (16.379 de estos figuran en la *AOWV Database*, y otros 1.917 en la *New Bedford Logbook Database*), 155 mencionaron las distintas áreas de la región patagónica, malvinera y fueguina como territorio de caza entre 1800 y 1860. Los registros británicos y franceses son más escasos que los norteamericanos. De un total de 2.550 viajes británicos, solamente 15 registran “Patagonia” y/o “Falkland” como destino. Además, las bases británicas mencionan 16 viajes que nombran áreas de la región, o la región como escala hacia otro destino de caza). En la base de datos francesa, de un total de 994 viajes, 41 listan a la región como *Ground*. Estos datos refuerzan la idea de que Estados Unidos dominaba la actividad en comparación con Francia y Gran Bretaña, pero también permiten concebir que Francia también era un actor importante en la extracción regional.

La información es útil para considerar la importancia relativa de la Patagonia en relación con otras regiones en los registros oficiales. Era un destino mucho menor que el Pacífico o *South Seas* (que podían incluir a la Patagonia, pero también a Australia o Sudáfrica). Anualmente, los viajes no mantuvieron un número constante, y tuvieron picos de actividad, uno de los más importantes entre 1818 y 1820. Fue en ese contexto, el 6 de noviembre de 1820, que el gobierno de las Provincias Unidas envió a la *Heroína* (capitán

---

<sup>33</sup> El resultado de esta búsqueda de viajes puede verse en el anexo 2. Viajes cinegéticos hacia Patagonia.

David Jewett) a Puerto Soledad, con la misión de reclamar la soberanía sobre las islas Malvinas. La literatura señala que Jewett se manifestó ante una suma de embarcaciones de balleneros y loberos de distintas nacionalidades, notificando la soberanía de las islas a las tripulaciones de aproximadamente 50 barcos (Caviglia 2015, Dickinson 2007). El número no resulta exagerado. Caviglia (2015) ha trabajado en reconstruir las embarcaciones presentes en el archipiélago en 1820, logrando reunir una lista de 23. Por otro lado, las bases de datos balleneras y loberas, y algunas fuentes de la época, permiten estimar al menos unos 43 barcos en la región, circulando entre la costa y las islas con propósitos cinegéticos entre 1818 y 1820. El cotejamiento de estas dos listas permite identificar un total de 62 navíos loberos y balleneros en el mar patagónico (Ver Anexo 3, Viajes Cinegéticos producidos entre 1818 y 1820).

Para visualizar el flujo naviero que estaba motivado por las actividades cinegéticas, se tomaron los viajes provenientes de las cinco ubicaciones que registran la mayor cantidad de viajes a la región, procedentes desde diferentes puntos de Nueva Inglaterra, Estados Unidos: New Bedford, Sag Harbor, New London, Stonington y Nantucket. De aquellos puertos provinieron al menos 164 viajes (Fig. 13). También se han representado los 24 viajes cinegéticos provenientes de Londres, el

puerto de origen más señalado por la base de datos británica (Fig. 14). La cartografía incluye los viajes provistos por las bases de datos, y los viajes que se han podido identificar desde los registros de entradas y salidas de Malvinas, que brindan un total de 188 viajes entre 1800 y 1860. Estos flujos navieros permiten considerar la importancia de

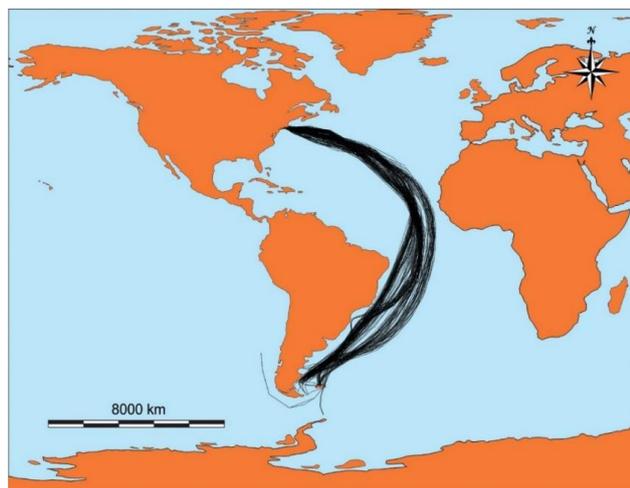


Figura 13. Flujo cinegético proveniente de New Bedford, Sag Harbor, New London, Stonington y Nantucket (1800-1860). Elaboración propia.

las conexiones cinegéticas con Nueva Inglaterra y Londres. No se han incluido en la realización de la cartografía los viajes provenientes de Francia, ya que han sido publicadas en la página de Whalinghistory.org durante 2019 en simultaneidad con el proceso de elaboración de esta cartografía. Sin

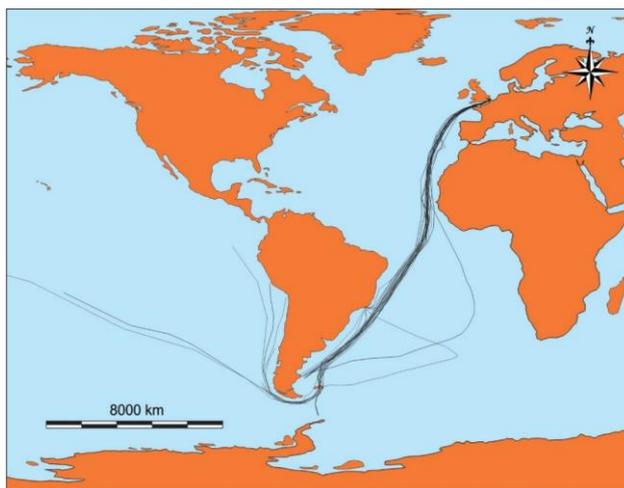


Figura 14. Mapa representativo del flujo cinegético proveniente de Londres (1800-1860). Elaboración propia.

embargo, se puede agregar que Le Havre fue el puerto de origen de la mayoría de los 20 viajes que zarparon desde Francia hacia la región.

Asimismo, es posible hacer una lectura comparativa de la bandera de los navíos destinados a las actividades de cacería a partir del análisis de los anclajes realizados en Malvinas. Los anclajes entre 1826 y 1860 (n = 220) indican una mayor procedencia de navíos loberos y balleneros estadounidenses, que británicos y franceses (Ver tabla 2).

**Tabla 2.** Anclajes cinegéticos en la costa malvinense entre 1826 y 1831, y 1842 y 1860, desglosados por bandera de navío en base a los registros de entradas y salidas de Malvinas.

Bandera	Anclajes
Estados Unidos	102
Gran Bretaña	29
Francia	9
Buenos Aires	2
Coasting Trade	76
Sin identificar	1

A pesar de que los registros de entradas y salidas de Malvinas brindan un número mayor de anclajes británicos (29) que de anclajes franceses (9), la información obtenida por las bases de datos indica un número mayor de viajes franceses a la región (41) que de viajes británicos (31 viajes que se dirigieron o circularon por el lugar). Esto se explica, en parte, porque 22 de los viajes

franceses que aparecen en la base de datos, se realizaron entre 1831 y 1842, período durante el cual no se poseen registros de las entradas y salidas de los buques en el archipiélago. Por otro lado, también es posible que el archipiélago no fuera un territorio tan frecuentado por los navíos franceses, en comparación con otros puntos de la región.

A partir de 1860, el registro británico de entradas y salidas de buques muestra un elevado número de anclajes cinegéticos cuya bandera de origen no se precisa, pero cuya actividad declarada es el *Coasting Trade*, o comercio costero. El nombre de muchos de estos navíos se repite a lo largo del registro, como Nancy, Kate, Malvina, Perseverance, Fairy y Star, entre otros. Estas embarcaciones forman parte de la memoria histórica malvinense, y algunas han sido mencionadas por la literatura antecedente (Howat 1989). Es por ello por lo que se infiere que se trataba de navíos pertenecientes a colonos malvinenses. Estas fuentes permiten verificar las afirmaciones de Dickinson (2007) sobre la declinación de la participación extranjera en la industria extractiva, y que la actividad habría sido retomada por la población británica del archipiélago.

Con el objetivo de conocer las escalas que efectuaban los navíos cinegéticos para acceder a la región patagónica, se representan 14 derroteros de viajes que estuvieron dedicados a la caza de mamíferos marinos (Fig. 15)<sup>34</sup>. Los derroteros fueron relevados desde diferentes fuentes (relatos y diarios de viaje, y la base de datos BSFW), y se han reconstruido gracias a que presentaban el detalle de sus recorridos. Siete viajes fueron realizados por navíos británicos (cinco loberos y dos balleneros), y otros siete por loberos estadounidenses entre 1812 y 1830. Todas las embarcaciones norteamericanas pararon en la isla de Boa Vista, Cabo Verde, frente al continente africano. Respecto a las británicas, dos pararon en Madeira, y después en Boa Vista, tres en Boa Vista (cinco, contando las dos que habían parado en Madeira), una en Santa Helena y otra en Río de Janeiro. En Boa Vista las tripulaciones cargaron diferentes mercaderías o insumos, sal, cerdos, cabras, aves y verduras. Unos pocos registran detenciones breves en

---

<sup>34</sup> Estos derroteros también están representados en las figuras 13 y 14.

la isla de Maio (n=1) y en Santiago (n=2), ambas en Cabo Verde, antes de continuar.

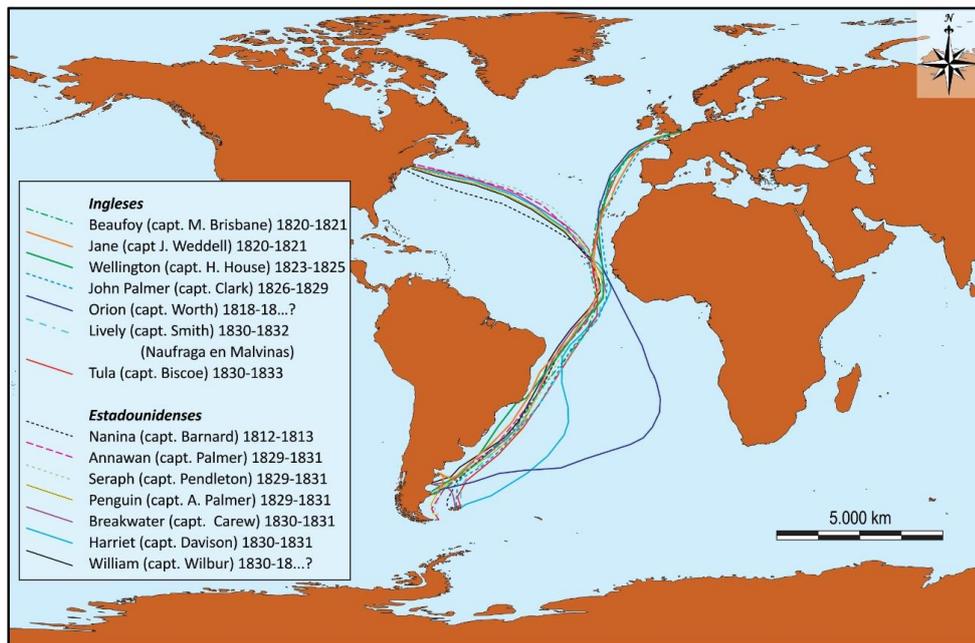


Figura 15. Derroteros hacia la costa patagónica atlántica (1812-1831). Elaboración propia a partir de relatos de viaje, logbooks y la base de datos BSWF.

Se han señalado diferentes lugares que se utilizaban como estaciones de aprovisionamiento en las rutas balleneras y loberas: Barbados, las islas Bermudas, Fayal en las Azores, Puerto Praya en Cabo Verde, Pernambuco, Río de Janeiro, Santa Catarina, Montevideo y Santa Helena (Starbuck 1878, Clark 1887, Kirker 1970, Clayton 2014). Según los documentos, Cabo Verde era un lugar de recalada frecuente en el trayecto cinegético hacia la Patagonia. Las islas de Cabo Verde poseían provisiones de cerdos, cabras, pollos, calabazas, sandías, naranjas, bananas y huevos que podían ser adquiridas incluso a cambio de ropa usada (Kirker 1970). En estas islas también se adquirirían grandes cantidades de sal para conservación, útil para tratar las pieles de lobo cuando no había tiempo para secarlas, o el clima no era conveniente (Kirker 1970). La importancia de Cabo Verde como puerto de recalada ha sido señalada en el capítulo anterior, relativo a las rutas de las expediciones científicas. Su capacidad de aprovisionamiento, y abastecimiento de sal para procesar las pieles en el caso de loberos, hacía de este puerto un lugar de encuentro entre muchos navíos. Durante las

estadías los tripulantes podían bajar a la costa, como detalla el *logbook* de la *Breakwater* en sus anotaciones de los días que el barco pasó en Bonavista: “*some of the crew ashore on Liberty*”. Se trataba de paradas breves, en general no superiores a una semana. A pesar de que se ha señalado como un lugar donde era posible obtener tripulantes (Basberg Bjørn 2008), no se encontraron detalles de esta clase de reclutamiento local en los viajes que se relevaron.

¿Una vez en Patagonia, en qué términos se acercaban los navíos a la costa? Como se consideró en la primera parte de este capítulo, los balleneros debían efectuar paradas puntuales con motivo de aprovisionamiento de agua o comida, o bien porque necesitaban realizar reparaciones en su barco. Por otro lado, los modos de caza de los loberos requerían que permanecieran más tiempo en la costa, aunque es complejo dar cuenta de los fondeaderos que utilizaban. A menudo la información provista en los registros de entradas y salidas de navíos es inexacta, e incluso aquella provista por bitácoras, tampoco declara en su mayor parte las latitudes y las longitudes. La dificultad para precisar el paso de estas tripulaciones por la región obedece a dos razones. La primera es que los loberos eran celosos con la información que poseían sobre sus terrenos de caza: la naturaleza de la actividad era de carácter muy competitivo y hacía necesario mantener secretas las coordenadas de las loberías descubiertas, debido a que cada nuevo apostadero era rápidamente exterminado y abandonado a las pocas temporadas (Kirker 1970 citado en Soluri 2017). Por otro lado, es posible que los intentos de regulación por parte de las autoridades bonaerenses y argentinas, como la ley de fiscalización en 1821 en la costa patagónica hacia los navíos extranjeros, o las acciones de Vernet para regular la actividad y sus subsecuentes arrestos a naves loberas, hicieran que los capitanes de los barcos no fueran transparentes respecto a sus derroteros.

Si bien la literatura sobre la historia ballenera (Clayton 2014, Dickinson 2007) señala a las islas Malvinas como el centro neurálgico de esta actividad en la región, la integración de datos de las bases de datos AOWV, BSWF, FOWV y *New Bedford Whaling Logbooks Database* permite cuantificar que entre 1800 y 1860 la mayoría de los viajes que se dirigían a la región listaban

como destino *Patagonia* o *Coast of Patagonia* por sobre las islas Malvinas<sup>35</sup>. Respecto a las actividades en la costa, entre 1826 y 1831 en los registros de entradas y salidas de barcos de Malvinas<sup>36</sup>, en la mayor parte de los anclajes se declaró que la tripulación se encontraba cazando lobos o elefantes marinos [*sealing*]. De 109 viajes registrados en las islas, 51 fueron loberos (32 estadounidenses, 19 británicos, y uno local), 20 balleneros (8 estadounidenses, 8 franceses y 5 británicos), y un viaje mixto cuya descripción registra *sealing, whaling & discovering* (británico). Los navíos viajaban en gran medida bajo la bandera de Estados Unidos y en segundo lugar de Gran Bretaña. A pesar de que la bibliografía sobre el tema indica que los pinnípedos escaseaban en el mar patagónico (Dickinson 2007), 28 de 51 registros loberos inscriben como procedencia o destino lugares específicos en la región donde posiblemente se dedicaron a la caza de mamíferos marinos (sobre todo en el archipiélago, indicando *these islands*, pero señalando también *Coast of Patagonia* y *Staten Land*: la costa patagónica y la Isla de los Estados)<sup>37</sup>. Del resto, siete barcos se dirigieron al Pacífico (*Pacific* o *around Cape Horn*), y otros trece provinieron del Pacífico, en general de regreso a sus puertos de origen en el Atlántico. Según indica la documentación, si bien Malvinas se usaba como estación para ir y volver del Pacífico, al menos en estos primeros años, el papel del archipiélago y las costas aledañas como territorio de explotación seguía teniendo su lugar principal en la industria lobera, no así para los navíos balleneros que la utilizaban sobre todo como pasaje hacia otros territorios de caza.

Las referencias más vagas de *Patagonian Coast*, *Malouines* o *Falklands*

---

<sup>35</sup> Esto se representa en la tabla 1 en el apartado Flujo de Naves hacia la Patagonia. Es de destacar que antes de 1800, la BSWF relativa a los viajes británicos, muestra que un número mayor de viajes se dirigió a Malvinas (n=23) en comparación con la Patagonia (n=8). Después de 1800, la base de datos BSWF arroja solo dos viajes a Malvinas. Esta información es congruente con lo que la literatura ballenera establece sobre la importancia que tuvo Malvinas entre 1775 y 1800 para los balleneros británicos, y cómo declinó esa importancia después (Clayton 2014) relegando el archipiélago a un puerto de escala.

<sup>36</sup> AGN, FLV, Leg. 129., Carpeta 61.

<sup>37</sup> 41 viajes declararon a la *Coast*, *Coast of Patagonia*, o Patagonia entre los lugares de procedencia. Sólo en casos específicos se precisaron como orígenes la Isla de los Estados o Río Negro.

como territorios de caza, y los datos provistos por los registros de las autoridades navales malvinenses plantean una serie de pistas dispersas. La documentación relativa a los viajes muestra que, en primer lugar, estos destinos no eran excluyentes, y que los trayectos eran intrincados e implicaban idas y vueltas según la caza y otros factores que así lo demandaban. La circulación de loberos entre el continente, la Isla de los Estados, Tierra del Fuego y las Malvinas se explica por la cercanía física de los sitios de explotación, y también porque las tripulaciones solían trasladar las tareas de secado a las playas de la Patagonia (Dickinson 2007, Mayorga 2017). En segundo lugar, incluso cuando la costa patagónica era un espacio de circulación hacia el Pacífico o la Antártida, también constituía un sitio de caza circunstancial, al tiempo que un lugar de encuentros y de aprovisionamiento general. El relato de viaje de Weddell y de Brisbane hacia los mares del sur entre 1822 y 1824 da cuenta de estas cuestiones (Weddell 1827).

En septiembre de 1822 el *Jane* (capitán James Weddell) y el *Beaufoy* (capitán Matthew Brisbane) partieron de Gran Bretaña vía Bonavista, Cabo Verde, hacia el sur del continente sudamericano donde se encontraron en *Pengüin Island* (47° 54' S, la actual isla Pingüino), un lugar que habían pautado con anterioridad. Luego se dirigieron a la Antártida a realizar su cacería. Regresaron al mar patagónico en mayo de 1823, esta vez a las islas Malvinas, donde decidieron pasar el invierno: allí anclaron en New Island y luego en isla Swan. Conforme avanzaba la estación fría, continuaron con la cacería de lobos, mientras la *Jane* fondeaba en la isla Swan y la *Beaufoy* se utilizaba para trasladar los tripulantes hacia las roquerías. Partieron nuevamente hacia la Antártida el 7 de octubre, donde pasaron unos meses antes de dirigirse a Tierra del Fuego. Allí anclaron en diferentes puntos, efectuando un número de operaciones que incluyeron el aprovisionamiento de madera y agua, reparaciones a los barcos por los daños producidos por el hielo, además de continuar con las cacerías de lobos marinos. En Tierra del Fuego también ocurrieron varios encuentros con fueguinos que derivaron en intercambios, principalmente en las costas de Caleta San Martín, *Indian Cove* y Bahía Buen Suceso. Los viajes de estas embarcaciones se extendieron

hacia las islas más australes, hacia el norte continental, y hacia las Malvinas. Entre los diferentes usos de los paisajes y ambientes que se registran en las fuentes, estaba el de establecer sitios de reunión, utilizar lugares puntuales como refugio invernal, y extraer recursos naturales con propósitos tanto comerciales como de supervivencia. Los intercambios con los fueguinos también fueron significativos: Weddell consideró que el suyo era el primer encuentro que la población original tenía con extraños "As I found nothing of foreign manufacture among the fuegians, it may be reasonably concluded that we were their first visitors, at least of the present generation." (Weddell 1827: 156). Sin embargo, las bahías y caletas de Tierra del Fuego constituyeron en los relatos posteriores un lugar regular de encuentro entre loberos y fueguinos, yaganes y alacalufes, como puede verse en las descripciones del lobero Low retomadas en el relato de viaje de Fitz Roy. Es posible que el viaje de Weddell fuera una fuente de información para los navegantes que le siguieron, al publicarse el relato con resultados y descripción de los viajes anteriores, así como instrucciones de navegación, aspectos técnicos, coordenadas y mapas.

### **El viaje de la goleta lobera *Breakwater***

A continuación, se utilizará la documentación producida por el viaje de la *Breakwater* (capitán Carew) durante 1830 y 1831 para un estudio de caso que permite explorar de manera cualitativa cómo las tripulaciones loberas utilizaban y se apropiaban de los paisajes patagónicos. Este viaje es significativo por varias cuestiones. La nave zarpó de Nueva Inglaterra, región con la que se ha mostrado que existía una conexión significativa, y lo hizo junto con otras tres goletas loberas. Por otro lado, el trayecto y las prácticas de la tripulación son similares a las que realizaron otros loberos en la época, como muestra el trabajo de Mayorga (2018). El navío realizó sus actividades en el continente por un período, y luego se dirigió a Malvinas. Esta navegación se produjo en un momento en el que los lobos y elefantes marinos escaseaban debido a la cacería, a tal punto que el gobierno rioplatense había prohibido la actividad en la costa, como muestran las regulaciones que se han expuesto anteriormente. Luis Vernet había sido nombrado comandante político militar de las islas, y entre sus facultades estaba la de hacer cumplir los reglamentos

respecto de la pesca de “anfibiaos”. Vernet hizo circular a los buques loberos que llegaron a Malvinas el decreto de su nombramiento y la prohibición de cazar lobos en tierra y faenar ganado. Sin embargo, los loberos continuaron con sus actividades y por este motivo, la *Breakwater* fue una de las embarcaciones arrestadas bajo la autoridad de aquel en 1831, junto con la *Harriet* (capitán Davison) y la *Superior* (capitán William). La tripulación de la *Breakwater* logró escapar del arresto, mientras el capitán y el *logbook* del viaje permanecían en las islas. La *Breakwater* llevó las noticias de la prohibición de caza y los arrestos a Estados Unidos (Hoffman y Hoffman 1984) y, sucesivamente, el gobierno estadounidense envió la corbeta de guerra *USS Lexington* a destruir puerto Soledad (Lorenz 2014). La documentación producida por el viaje de la *Breakwater* se encuentra dispersa en distintos lugares del mundo: el *logbook* se encuentra digitalizado en el AGN en la ciudad de Buenos Aires<sup>38</sup>, y las memorias del viaje, escritas por uno de sus tripulantes, han sido publicadas en un sitio web por uno de sus nietos (Hartman 2013) quien la ha vinculado con la lista de los miembros de la tripulación, disponible en la base de datos de las AOWV.

La *Breakwater* ancló en diferentes lugares en el interior y en los alrededores del golfo San Jorge, actualmente costa de Chubut y Santa Cruz, por diversos motivos, lo que puede verificarse en la cartografía presente en la figura 16. Las ubicaciones se han identificado **(a)** por las latitudes, que no en todas las ocasiones estaba declarada en la bitácora (Ej. Eliza's Point es señalado en la latitud 44°02'S, accidente geográfico que en la actualidad se denomina Punta Tombo, bien conocido por ser una reserva que alberga una importante colonia de pingüinos magallánicos); **(b)** por su denominación, ya que la toponimia actual en muchos casos es la traducción al español de la toponimia inglesa presente en la bitácora (Ej. Hidden Island es Isla Escondida, The Oven es Caleta Hornos, Port Desire es Puerto Deseado), aunque en una o dos ocasiones estas traducciones no son coincidentes como se explicará más adelante, y/o **(c)** por las referencias a accidentes geográficos y puntos cardinales presentes en la bitácora (Ej. Cherry Island es posiblemente isla

---

<sup>38</sup> AGN, FLV, Legajo 139. *Logbook* de la *Breakwater*.

Quintano<sup>39</sup>). Estas referencias se complementaron con el mapa de Norie (1822), que retoma muchas toponimias de la época, por ejemplo, *Oven* está marcado en la ubicación actual de Caleta Hornos.

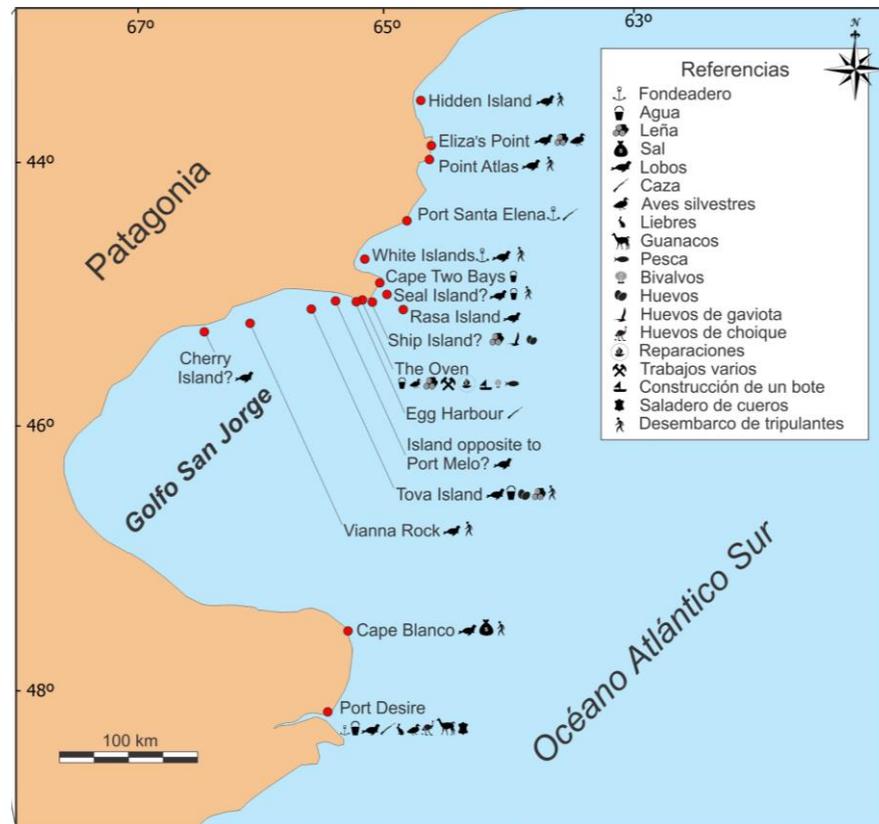


Figura 16. Fondeaderos que efectuó la *Breakwater* con referencias a actividades y obtención de recursos. Elaboración a partir del *logbook* (1830-1831).

Dos ubicaciones presentaron más complejidades: el *logbook* de la *Breakwater* se refiere a menudo a Ship Island, a Ship Island passage, y a Seal Island. Según las referencias de navegación del viaje y el mapa de Norie, Ship Island es isla Leones y Seal Island es la isla Arce. De cualquier modo, las ubicaciones que no han podido precisarse con seguridad a partir de la consulta de las fuentes, y que quizás varíen en sus coordenadas, se han

<sup>39</sup> Según el *logbook*, Cherry Island, donde hubo caza de pinnípedos, está al noroeste de Cabo Blanco, cerca de "Paps of Pineda" – una ubicación que figura en el mapa de Norie (1822), y al sudeste de caleta Malaspina. Posiblemente se trate de isla Quintano, que actualmente presenta una población de *Otaria Flavescens* (Reyes et al. 1999).

identificado en el mapa con signos de pregunta (Cherry Island, Seal Island, Island opposite to Port Melo - que posiblemente sea el islote Puentes, aunque también podría tratarse del islote Arrellano, Ship island). Dos ubicaciones a las que se hace referencia en el *logbook*, Cameron's rock y Point Lopez no lograron precisarse, y por lo tanto no se incluyen en la cartografía.

Se ha postulado que la explotación humana ha tenido impacto en la distribución y abundancia de pinnípedos, y algunos de estos trabajos se han dedicado a estudiar la distribución de lobos marinos del siglo XIX (Vales 2015, Cruz *et al.* 2014, Palomares *et al.* 2006). No obstante, respecto a cuánto habría alterado a la fauna patagónica la caza comercial de los siglos XVIII y XIX, el tema permanece en gran parte inexplorado. El viaje que realizó la *Breakwater* hacia la Patagonia en 1830, permite establecer cierta continuidad entre las colonias de lobos de aquel período con las actuales (Los puntos de extracción de pinnípedos pueden verse en el Anexo 1, tabla 3). Todas estas ubicaciones continúan estando habitadas por colonias de pinnípedos, como puede apreciarse en los trabajos de Crespo y Pedraza (1991), Reyes y colegas (1999), Schiavini y colegas (2004), y Crespo y colegas (2015). Sin embargo, la bitácora de la embarcación declara que se cargaron pieles de lobos de dos pelos en puntos geográficos donde las colonias actuales son de un pelo (Punta Atlas, Islas Blancas y Puerto Deseado). Esto último permite inferir que, si bien hay pinnípedos en los mismos lugares, algunas colonias han sufrido transformaciones, ya sea por la caza o por otros factores de otro tipo. La información sobre el tipo de pieles que fue declarada se utilizó en algunos casos para constatar la continuidad de la especie en cada ubicación. Se establecen dos tipos de pieles, las *fur skins*, provenientes del *fur seal*, es decir el lobo de dos pelos (Dickinson 2007), que se diferenciaba del *hair skins*, o lobo de un pelo, y en algunos casos tan solo *skins*. Si bien el viaje de la *Breakwater* constituye tan solo un indicio de la actividad lobera en la costa continental, estos factores permiten plantear la hipótesis de que posiblemente los fondeaderos próximos a las actuales colonias de lobos fueran utilizados en la época por más de un navío, y que quizás presentan modificaciones en materia de especies introducidas, tanto la fauna como la flora.

Entre las múltiples apropiaciones que la tripulación de la *Breakwater* hizo

de los paisajes patagónicos no sólo hubo extracción en materia de caza de lobos marinos, sino que se efectuaron un número de operaciones, que se detallan en la Figura 16. Caleta Hornos o *The Oven*, fue uno de los sitios centrales del viaje, donde la bitácora documenta la existencia de un pozo de agua que se limpia apenas el navío llega por primera vez: “the people employed in clearing out the well on shore, which is very low + filthy”<sup>40</sup> [sic]. El puerto seguro, y la disponibilidad del pozo de agua en esta caleta implicó que allí se realizaran reparaciones y trabajos varios que incluyeron el ensamblado de un bote cuya estructura se había traído de Estados Unidos. En otros puntos de la costa se reportaron fuentes de agua dulce, la caza de guanacos, de liebres, el aprovisionamiento de almejas, pescado, huevos de *choique* (*Rhea pennata* o “ñandú de Darwin”) y gaviota. En algunos lugares se documentó la extracción de madera, pero los paisajes costeros de aquella área no presentan en la actualidad árboles. Es posible que se tratase de la recolección de arbustos nativos como los que se pueden encontrar actualmente.

Cada una de las actividades y extracciones que realizó la tripulación de la *Breakwater* implicó su visita a distintos fondeaderos, teniendo encuentros con otras tripulaciones. La información que manejaban de la región era notable: durante su trayecto el navío tuvo un accidente, que provocó que se diluyera la sal que había sido cargada en Bonavista, y como la necesitaban para curar las pieles de lobo se efectuó una serie de cargamentos en unas salinas cercanas a Cabo Blanco (que en la actualidad se ubica al norte de la provincia de Santa Cruz). El viaje de la *Breakwater* pone de manifiesto el conocimiento de los tripulantes de la costa continental, sus recursos y prácticas, y nos permite comprender mejor los usos y transformaciones del paisaje por parte de las tripulaciones loberas y balleneras.

El trabajo de Dickinson (1994) establece que las acciones por parte del gobierno de las Provincias Unidas en las Malvinas fueron poco exitosas en materia de regulación de la actividad lobera. Pero después del viaje de la *Breakwater* y la destrucción de Puerto Soledad por parte de un buque norteamericano, la situación empeoró tensionando aún más las diferentes

---

<sup>40</sup> AGN, FLV, Legajo 139. Logbook de la *Breakwater*. Foja 61.

pugnas por el control del territorio por parte de los marineros que lo frecuentaban y los habitantes que aún residían en las islas. Fitz Roy, oficial de la Marina Real Británica, quien relevó la región entre 1826 y 1833, describió este cambio después de la ocupación británica, cuando visitó bahía Berkeley en marzo de 1833:

“Including the crews of some thirty whale-ships, hovering about or at anchor among the islands; the men of several American vessels, all armed with rifles; the English Sealers with their clubs, if no also provided with rifles, these cut-throat looking gauchos; the discontented, downcast Indian prisoners, and the crews of several French whalers –who could not or would not see why they had not as good a right to the islands as Englishmen- there was no lack of the elements of discord; and it was with a heavy heart and gloomy forebodings that I looked forward to the months which might elapse without the presence of a man-of-war, or the semblance of any regular authority.” (Fitz Roy 1839: 278-279)

Entre otras cuestiones, Fitz Roy estimó unos treinta barcos balleneros en los alrededores, o anclados en las islas, y describió la presencia de distintas tripulaciones de nacionalidad inglesa, norteamericana y francesa. Este oficial consideró que había muchos problemas con las tripulaciones balleneras y loberas, así como con los colonos, en tanto todos parecían creer que como la bandera británica estaba ondeando en Malvinas podían hacer lo que querían con la propiedad de Vernet, su ganado y caballos, y a partir de esta constatación manifestó la necesidad de una autoridad reguladora. Las nuevas autoridades británicas de las islas debían afirmar sus dominios ante las tripulaciones estadounidenses y francesas, que parecían considerar tener el mismo derecho de utilizar los recursos isleños que los británicos. Los marinos de distintas nacionalidades continuaron depredando las costas, aunque para entonces la demanda de aceite había aumentado en contraposición a la de las pieles, y la mayoría de los americanos comenzó a viajar por elefantes marinos hacia otras islas en el Índico.

Dickinson (2007) plantea que después de la ocupación inglesa de las Malvinas, producida en 1833, diversas autoridades militares británicas (Onslow, Smith, Moody, Lowcay entre otros) le pidieron a la corona refuerzos

militares, instalar una base, o bien barcos que pudieran hacer frente a las constantes incursiones loberas, en especial estadounidenses. A veces estos intentos de regular estaban asociados con emprendimientos de las mismas autoridades. Entre los distintos pedidos que eran realizados por las autoridades malvinenses en sus comunicaciones, subsiste la queja sobre la matanza de ganado (especialmente vacunos juveniles) por parte de las tripulaciones estadounidenses y de “other foreign vessels”<sup>41</sup>.

Las regulaciones no consiguieron ser implementadas exitosamente hasta más adelante y, por su parte, el gobierno británico impulsó el desarrollo de la industria doméstica reduciendo el impuesto de las pieles que eran obtenidas por los colonos, que se embarcaban directamente a Londres, o bien con una escala en Río de Janeiro en barcos británicos (Dickinson 2007).

## Los enclaves portuarios patagónicos y su relación con la actividad cinegética

Gran parte de la actividad naviera de los loberos y balleneros no ha sido documentada al tener lugar en sitios alejados de las autoridades portuarias, o cuyo conocimiento es de difícil acceso en tanto permanece exclusivamente en relatos de viaje y *logbooks* extranjeros. Sin embargo, los distintos viajes de cacería tuvieron relaciones con los enclaves portuarios patagónicos como Carmen de Patagones, Puerto Soledad y Puerto Stanley. A continuación, se explorará el paso de navíos cinegéticos por Carmen de Patagones y luego por Malvinas a partir de la información que brinda el registro de entradas y salidas de buques de estos puertos, que a su vez fue cotejado con las bases de datos ya mencionadas. Esta información será integrada con otra documentación y antecedentes relativos a la actividad cinegética en las islas, que da cuenta de una industria local creciente, y de la presencia del Estado nacional argentino que en la década de 1860 estaba en ciernes de establecerse en la costa patagónica.

---

<sup>41</sup> Jane Cameron National Archive. Miscellaneous Letters – Outward – B1. Carta escrita por Vernon Smith al Junior United Service Club el 6 de agosto de 1841. Pp. 109.

Como ha sido abordado por los trabajos antecedentes (Winograd 2012 y Lorenz 2014, entre otros), el archipiélago malvinense poseía numerosos puertos seguros y protegidos, carne de aves salvajes y ganado cimarrón, así como fuentes de agua dulce, todos aspectos que hacían de las islas una ubicación ideal para pasar el invierno, y un punto de recalada estratégico para los viajes largos. La historia del extractivismo en las islas se remonta a los primeros viajes cinegéticos que se dirigieron o pasaron por el archipiélago, la creación de la *Falkland Fleet* (Clayton 2014), la actividad por parte de los súbditos de la corona española en Puerto Soledad (Silva 1978), los intentos por parte de Pacheco y Vernet de dedicarse a esta empresa durante la década de 1820, y los emprendimientos personales por parte de los residentes isleños a partir de la ocupación británica (Dickinson 2007).

De la misma manera en que la tripulación de la *Breakwater* conocía el continente, las tripulaciones loberas estaban familiarizadas con determinadas ubicaciones por su disponibilidad de agua, patos y cerdos, así como las roquerías que podían explotar, y en esos mismos viajes efectuaban exploraciones para recabar más información. Distintos diarios, bitácoras y memorias indican que los loberos y balleneros cazaban los animales domésticos que se habían hecho cimarrones en las islas, así como aves autóctonas.

Los relatos evidencian que las islas también eran un lugar de socialización para estos marinos. Allí, los tripulantes lograban comunicarse con su hogar mediante correo, enviar pieles para vender (y obtener de esa manera nuevamente espacio de almacenamiento), informarse del estado de situación en los terrenos de caza, obtener noticias de las circunstancias políticas internacionales que podían influir o afectar sus operaciones, e incluso realizar eventos para paliar el aislamiento de los viajes largos. En este sentido, es menos conocido cuál fue el papel de Carmen de Patagones, excepto quizás por ser el hogar de algunos loberos de renombre en la historia patagónica, entre quienes figuran Harris y Roberts, los loberos que relevaron la costa patagónica bajo el contrato de Fitz Roy y Luis Piedra Buena, marino patagónico al que se volverá más adelante.

Carmen de Patagones, fundada por los españoles, fue habitada de manera

permanente desde 1779. Tenía presencia como enclave regional y portuario, y cumplía un rol decisivo en la colonización *tierra adentro*, y las relaciones con los indígenas, principalmente mapuches, *gününa küne* o “pampas”, y tehuelches<sup>42</sup>. A pesar de su antigüedad, es posible que no fuese un puerto conocido por todos los loberos y balleneros que navegaban por la costa patagónica. En 1813 el capitán lobero Barnard del *Nanina*, se encontró con una tripulación inglesa que había naufragado en las costas malvinenses. Era la primera experiencia de Barnard lobeando en las Malvinas, pero poseía información sobre la región y tenía entre sus tripulantes un hombre que conocía la costa. Aun así, cuando conoció los planes que tenían los náufragos de fabricar un bote para ir hacia el puerto más cercano, que fue señalado como Buenos Aires, Barnard no cuestionó esta información con lo que es posible que no conociese la existencia del puerto de Carmen de Patagones, o que no la juzgara de importancia. También es posible que Carmen de Patagones fuera en esos momentos más conocido por navegantes de otras naciones, o por un número selecto de loberos o balleneros.

La mayoría de los registros históricos de entradas y salidas de navíos del puerto de Carmen de Patagones, que existían en los archivos de la Prefectura Naval de esta localidad del sur bonaerense, fueron quemados durante la última dictadura militar. Es por esto por lo que ha sido necesario hacer un aprovechamiento de registros fragmentarios relativos a las conexiones navieras de ese establecimiento. En el AGN se conserva un registro de entradas y salidas de buques a la bahía y al puerto de Carmen de Patagones, que tuvo lugar entre julio de 1821 y junio de 1822<sup>43</sup>. Durante esos meses se apuntaron cuatro barcos que declararon la actividad de “Pesca de elefantes de mar”, tres franceses: *Adela y María* (Dn. Simon Cont. [sic]), *La Cometa* (Cap. Lorenzo Neliom), *El Eugenio* (Cap. Mr. Jorlan), y uno norteamericano: *New Jersey* (James Barwn). Este último viaje no se ha constatado en otras

---

<sup>42</sup> Un informe presentado al Departamento de Estadística Nacional en 1865 reporta la existencia en el enclave de aproximadamente 2.500 habitantes entre indígenas e hispanocriollos. Juzgado de Paz de Patagones, 1865, Notas y Oficios Varios Marzo, Juez Bernabé A. García. Archivo del Museo Emma Nozzi, Carmen de Patagones.

<sup>43</sup> AGN, Sala X, 38-4-9. Entradas y Salidas de buques en el puerto de Patagones y su bahía desde 2 de julio de 1821 hasta junio del 22.

fuentes, pero ha sido posible encontrar los tres viajes franceses en la base de datos FOWV (con coincidencias de nombres, puertos de referencia y fechas, aunque con diferencias en el nombre declarado de los capitanes)<sup>44</sup>. En el caso del *Adele et Marie* (capitán Philibert J.B.) y del *Comete* (capitán Goie) los viajes declaran como *Ground* o territorio de cacería a “Patagonia”, que conforme a la documentación de la época podía referir tanto a la región en general como a la localidad de El Carmen en particular. Sin embargo, en el del *Eugene* (capitán Longueville, Isaie Alexis) el territorio de caza señalado son los bancos de Brasil. Como se ha adelantado, este tipo de discrepancias entre las bases de datos y la documentación regional respecto al territorio de caza son muy comunes.

Por otro lado, se ha constatado que al menos dos navíos que se encuentran en el registro de Entradas y Salidas de Patagones bajo propósitos comerciales aparecen en las bases de datos balleneras británicas y estadounidenses, con lo que se desprende que era posible la articulación de actividades cinegéticas y mercantiles, al menos en Patagones. El primero es el caso del *Queen Charlotte*: La base de datos BSWF reporta el viaje de un navío con ese nombre<sup>45</sup> (Capitán Morris / Moss), que partió en julio de 1818 hacia Perú. Luego de su viaje al Pacífico, el navío efectuó distintas paradas, según su registro, presente en la base de datos: a fines de 1820 se reportó en Perú, en diciembre de 1821 en Patagonia, que podría ser Carmen de Patagones, y en enero de 1822 tiene dos registros con tres días de diferencia, uno en Valparaíso y otro en Buenos Aires (con lo cual se desprende que debe haber algún error en la fuente). Además, según los registros patagónicos, en julio de 1821, el *Reyna Carlota* (capitán Marcos Moss) ancló en Patagones, donde desembarcó un cargamento de efectos a consignación de un residente de la colonia. Embarcó “sal, trigo, cueros vacunos, jamones, lasos” [sic] y partió un mes después hacia Buenos Aires. En enero de 1822 el *Reyna*

---

<sup>44</sup> Adela y María / Adele Marie: Número de viaje [voyage ID]: FV0009.

La Cometa / Comete: Número de viaje [voyage ID]: FV0168.

Eugenio / Eugene: Número de viaje [voyage ID]: FV0310.

<sup>45</sup> Número de viaje [voyage ID] BV070700 en la base de datos BSWF disponible en [whalinghistory.org](http://whalinghistory.org)

*Carlota* volvió a Patagones con un cargamento de efectos de la provincia, y embarcó sal antes de retirarse del puerto. Las fechas y el nombre de los navíos en inglés y español, y sus capitanes, permiten afirmar que se trata del mismo viaje.

El caso del bergantín estadounidense *Diana* (capitán Calvin Bunker) es similar. Este navío tuvo un período muy activo de expediciones loberas y/o balleneras entre 1812 y 1824, como indica la base de datos AOWV<sup>46</sup>. Entre 1820 y 1821, el *Diana* partió de Nantucket a las South Shetland, un viaje donde adquirió 2000 pieles de lobo, perdiendo dos botes y ocho hombres (Headland 1989: 117). Un año después, el 19 de febrero de 1822, se registró la entrada del *Diana de Nantucket* (capitán Calvin Bunker) en Carmen de Patagones. 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 fue despachado para Buenos Aires el 22 de marzo con un cargamento de trigo, jamones y *jergas*, posiblemente quillangos<sup>47</sup>, producto del comercio con tehuelches y mapuches (lo relativo al comercio de pieles y plumas por los pueblos originarios y su importancia en Patagonia ha sido trabajado por Gavirati, 2003).

Tanto el *Queen Charlotte* como el *Diana* llevaron a cabo actividades de comercio entre el Río de la Plata y Patagones, lo que indica que los barcos estaban equipados técnicamente para cumplir tareas cinegéticas, así como de transporte de mercancías, y que tenían una tripulación capaz de realizar ambas actividades. Asimismo, los registros documentales evidencian que era rentable complementar las cacerías con otro tipo de viajes. Esta constatación amplía el panorama sobre las diferentes actividades que llevaban a cabo los navíos cinegéticos en la región, y la naturaleza de la relación de quienes habitaban Carmen de Patagones con las tripulaciones extractivas. Es

---

<sup>46</sup> Número de barco [vessel ID] AS1210 en la base de datos AOWV disponible en [whalinghistory.org](http://whalinghistory.org)

<sup>47</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.

necesario considerar que la relación de los establecimientos con las naves loberas no era unidimensional ni exclusivamente conflictiva, sino que incluía estos vínculos de intercambio y comunicación. Antes que su nave fuera capturada por las autoridades de las islas Malvinas, por ejemplo, la tripulación de la *Breakwater* le compró a Vernet pan y entregó en pago, entre otras cosas, café.

Carmen de Patagones no aparece como tal en los registros de entradas y salidas a Malvinas en el siglo XIX, aunque es altamente probable que algunos barcos que indicaran *Patagonia* vinieran de esta ubicación. Como ya se mencionó, la documentación del siglo suele identificar a El Carmen de esta manera. En cinco oportunidades se declara la procedencia de Rio Negro por parte de barcos loberos y balleneros, entre 1860 y 1863. Uno de los anclajes fue hecho por el *Manuelita* (capitán Smyley), de nacionalidad *Buenosayeran* [sic], y el resto por el barco *Siete de Marzo* o *Seventh of March* (capitanes Norie y Ward en diferentes oportunidades) cuya nacionalidad figura en cuatro casos como *Buenosayeran*, y en uno como *USA*. Esto último permite establecer relaciones entre la actividad cinegética y los puertos regionales, lo que tiene sentido si se considera todo lo que se sabe sobre la trayectoria de William Smyley: este fue asiduo visitante de la región como lobero, que luego se convirtió en el agente comercial de Estados Unidos en las Malvinas, y fue además quien tomó como aprendiz a Luis Piedra Buena en Carmen de Patagones en 1847, enseñándole el oficio del lobeo. Años después, este marino devino en pionero en la navegación comercial y militar de la Patagonia<sup>48</sup>.

En 1865 Piedra Buena suministró un reporte detallado de las pesquerías

---

<sup>48</sup> Luis Piedra Buena nació en Patagones en 1833, y en 1847 se convirtió en el aprendiz de William H. Smiley a bordo del *Davinson*, donde aprendió el oficio de marinero. Mientras realizaba actividades loberas, rescató un número de náufragos en diferentes lugares patagónicos. El gobierno argentino lo nombró primero “capitán honorario sin sueldo” y luego le dio la concesión de Isla Pavón, “Las Salinas” frente a ésta, y la Isla de los Estados. Respectivamente, en estas localizaciones fundó una factoría, un establecimiento, y un refugio para náufragos. Entre sus múltiples acciones asesoró y orientó al gobierno argentino respecto a la soberanía sobre la Patagonia, medió entre los tehuelches y el Estado e incluso entrenó cadetes y tropas. Fue nombrado teniente coronel de la Marina de Guerra, y luego de la Armada Argentina.

del litoral atlántico a la autoridad civil de Carmen de Patagones, que fue remitido al flamante Departamento Nacional de Estadística. Este informe fue previamente publicado por Emma Nozzi (1969). El reporte iba acompañado por la siguiente nota:

“En cuanto a los datos que se piden por la segunda nota respecto a las Pesquerías en estas Costas debo decir a Vd. que he estado a punto de no poder llenarlos como deseaba, porque ningún conocimiento llega hasta este Puerto de los trabajos de este género hechos a mansalva por especuladores que a la sombra de tal misterio se libran de toda clase de impuestos y gravámenes que con todo derecho pudiere imponer a esta industria nuestro Exmo. Gobierno Nacional.

Afortunadamente ha llegado a este Puerto en una lancha procedente de Santa Cruz (Costa Patagónica) un hijo de este Pueblo, tan hábil como intrépido marino, el joven D. Luis Piedra Buena, que además de conocer perfectamente toda esta costa hasta doblar el Cabo de Hornos en 12 años de ejercicio se ha formado Capn. Marmo. [Capitán Marítimo] en el ejercicio de la pesca, circunstancias que me hicieron recurrir a él en procura de los datos que se solicitan por esa Oficina. No debe pues dudarse de su exactitud.”<sup>49</sup>

El misterio al que alude la nota que acompaña el informe refería a las dificultades del Estado nacional para fiscalizar las actividades de las embarcaciones extranjeras, dificultad que tenía por antecedente las limitaciones que tuvieron los distintos gobiernos rioplatenses que sucedieron a la dominación española desde principios del siglo XIX, como ha sido abordado por Silva (1978). La documentación incluye una planilla que identifica las roquerías de lobos de dos pelos junto con sus respectivas latitudes y longitudes (ver Anexo 1, figura 1), cuya cartografía y referenciación con Sistemas de Información Geográfica puede cotejarse en el Anexo 1, figura 2. Algunos de estos puntos fueron visitados por la Breakwater en 1830, como Bahía Camarones, Isla Escondida, Punta Atlas, Isla Rasa y Cabo Blanco.

---

<sup>49</sup> Juzgado de Paz de Patagones, 1865, Notas y Oficios Varios Marzo, Juez Bernabé A. García. Archivo del Museo Emma Nozzi, Carmen de Patagones.

Piedra Buena aprendió su oficio de lobero y marino junto con loberos extranjeros de la región, por lo que es de suponer que su conocimiento estaba nutrido por esta experiencia.

El informe con el reporte de Piedra Buena también brindó datos sobre la ballena franca, identificándola como *Ballena Right*, mencionando que la estación de “pesca” era en octubre y noviembre porque ser la época de la “parición”. A su vez, se establece un estimado de la cantidad de barbas y barriles de aceites que podía reportar su caza: “Sus clases son Ballena Right que se pesca en octubre y noviembre porque es la época de la parición que puede dar una 1.200 (...) de Barbas y 280 Barriles aceyte. Hay tres clases más de menos productos” [sic]<sup>50</sup>. También se listan los “buques que se ocupan de esta elaboración al presente”, detallando tres pailebots norteamericanos: *Telton* (capitán Warren), *Onomea* (capitán Miller), *Fare* (no se declara el capitán). Más adelante, la documentación registra que la “pesca hecha en el año 61 y 62 por estos tres buques [es] conceptuada como regular”, aunque las embarcaciones a los que se hace referencia no se denominan igual. Es posible que esto fuera un error en la redacción del documento que finalmente se elevó al Departamento Nacional de Estadística, ya que se hace referencia a las pescas del *Nancy*, *7 de Marzo* y el *Victoria*, y a la extracción producida en 1861 y 1862.

Transcripción de un extracto del reporte emitido al Departamento Nacional de Estadística en 1865. Juzgado de Paz de Patagones, 1865, Notas y Oficios Varios Marzo, Juez Bernabé A. García. Archivo del Museo Emma Nozzi, Carmen de Patagones.

Pailebot Norteamericano “Nancy” Bentas en esta materia Malvinas: 2600 Cueros de dos pelos á 17 Sh? 700 Cueros de 1 pelo á 2 Sh 3-d 90 Barriles aceyte á 16 Sh	Personal 24 hombres
Goleta Nacional “7 de Marzo” 3000 Cueros 2Sh 5-d 300 Barriles aceyte 16 Sh de 32 ½ GG (¿galones?) 60 Cueros 2 pelos á 17 Sh	Personal 16 hombres
Victoria Pailebote Americano 1000 Cueros de 2 pelos a 17 Sh Cueros de 1 pelo y aceyte se ignora la cantidad adquirida	Personal 15 hombres

<sup>50</sup> Juzgado de Paz de Patagones, 1865, Notas y Oficios Varios Marzo, Juez Bernabé A. García. Archivo del Museo Emma Nozzi, Carmen de Patagones.

En el documento, el detalle de lo extraído por el *Nancy* fue escrito dentro de una llave ortográfica titulada “Bentas a Malvinas” [sic], estimando el valor de los productos en una moneda que se anota abreviada como “Sh”, seguramente “Shilling”, o chelines británicos. Si bien el *Nancy* se registra como norteamericano, en 1859 había sido adquirido por Piedra Buena<sup>51</sup>. Como se ha señalado más arriba, estas variaciones en la bandera bajo la que viajaba el barco eran frecuentes, y ponen en cuestión la pertenencia nacional de los navíos desde la óptica de las autoridades navales, bonaerenses y argentinas. Una conjetura que se puede plantear a partir del documento es que Piedra Buena haya brindado la información sobre la venta en Malvinas de lo obtenido con la *Nancy*. Sin embargo, las entradas que quedaron registradas en el archivo de la administración británica de las islas Malvinas permiten ver que durante 1861 y 1862 este buque llevó a cabo una extracción de mayor magnitud. El 17 de febrero de 1861 figura que Piedra Buena (traducido en el registro como Goodstone L.) arribó “To sell his skins”, un total de “2500 Fur seal skins & 110 hides”. El 14 de enero de 1862, Piedra Buena trajo un nuevo cargamento similar, que alcanzó las cifras de “2100 fur seal, 800 hair seal, 135 bls oil” (2.100 pieles de lobos de dos pelos, 800 de lobos de un pelo y 135 barriles de aceite). En total casi el doble de lo que está declarado en el informe de la autoridad de Carmen de Patagones sobre pesquerías. La diferencia puede ser un indicador de una declaración parcial de la actividad extractiva para reducir el pago de impuestos frente a un Estado nacional con una débil capacidad de fiscalización. Lo recaudado por el *Victoria* y el *7 de marzo* también tiene variaciones con los registros malvinenses, aunque ligeramente menores<sup>52</sup>.

El documento entregado al Departamento Nacional de Estadística también

---

<sup>51</sup> En 1863 este navío fue renombrado Coronel Espora o Espora. La información correspondiente ha sido encontrada en el sitio web de la Fundación Histarmar, Buenos Aires y se encuentra disponible en la página: [www.histarmar.com.ar](http://www.histarmar.com.ar)

<sup>52</sup> Las declaraciones permiten calcular, entre 1861 y 1862, una extracción por parte del *7 de marzo* de 730 pieles de lobos de dos pelos, 3.500 pieles de lobo de un pelo, y 380 galones de aceite. El *Victoria*, por otro lado, declaró en total 1.580 pieles de lobo de dos pelos, 2.500 pieles de lobo de un pelo y 4.000 galones de aceite.

establece las clases de peces (Bacalao, lizas, palometas, pejerrey, pescado de piedra, róbalo) y otros “mariscos” (pulpos, calamares y “antoyas”, es decir centollas), que se encuentran en distintos puntos del litoral patagónico y fueguino. Consultados los biólogos y las biólogas del Centro Nacional Patagónico (CCT CONICET CENPAT), el resultado del cotejo dio que las especies que se mencionan en esta fuente de 1865 continúan poblando la costa en las localizaciones informadas por Piedra Buena, y que los nombres vulgares de la mayoría de las especies se mantiene con excepción del “pescado de piedra”, que posiblemente fuera la traducción literal de “rockfish”, un término que se utiliza actualmente para denominar peces de distintas especies que se esconden en las rocas. Las referencias a peces, crustáceos y moluscos dan cuenta de otra fuente posible de recursos, si bien no se han encontrado indicios de que fueran explotados comercialmente, al menos por los navíos extranjeros. El propio documento consigna este desaprovechamiento, seguramente por las limitaciones tecnológicas de conservación en la gran distancia, y de mercados en el radio regional: “No hay exportación en este renglón especie” [tachado en el original].

Un último párrafo del informe está referido al guano, considerando que su calidad era inferior al del Pacífico, salvo por algunos parajes, aunque no se especifica sobre los emplazamientos guaneros que, como se desarrollará en el capítulo posterior, existían en la región desde la década de 1840.

Más en general, este documento permite ver cómo comienza a realizarse una inteligencia del territorio marítimo y costero hacia 1865, y cómo esto incluye una perspectiva económica y fiscal además de una perspectiva soberana. En un Estado nacional nuevo, resultado de la confederación de provincias que en su mayoría eran mediterráneas, la navegación era concebida como un problema fluvial, o de conexión entre Buenos Aires como puerto con salida al mar con los mercados trasatlánticos. Este fue el historial sobre el cual se constituyó la marina mercante, extractiva y de guerra. Probablemente, el pasado mediterráneo y fluvial con que se integraba el territorio nacional haya tenido su peso, tanto en los diseños infraestructurales como en las limitaciones de la capacidad de control y fiscalización que se traslucen en el documento de Piedra Buena. A su vez, estas dificultades era

una condición de posibilidad para que los navíos loberos estadounidenses, ingleses, franceses, y malvinenses, o combinaciones de éstos con operadores y navegantes bonaerenses o argentinos como Piedra Buena, explotaran los recursos de la región patagónica sobre la que todavía no se había expandido el Estado nacional. Al carecer de buques de guerra capaces de regular, controlar y asegurar la actividad, su fiscalización era imposible de concretar, aunque se la estableciera como aspiración en la legislación de Buenos Aires desde la década de 1820.

También llegaron otros barcos a las islas provenientes de la costa continental con un cargo de pieles y aceite, y que no aparecen en este documento, como el *Manuelita*, cuyo dueño era William H. Smiley, quien le había enseñado a Piedra Buena el oficio. Entre 1861 y 1898 hubo cada vez más viajes loberos por parte de embarcaciones regionales, 37 registran proceder desde *Patagonia* o desde *Coast*, otra manera de denominar la costa patagónica. También se declaran proveniencias más específicas como la Isla de los Estados y Río Negro. La actividad y los movimientos declarados dentro del archipiélago malvinense son menores, y se localizaban como *These Islands*, *Port Salvador*, *Port Louis*, entre otras, lo no quita que una parte considerable de la actividad interinsular se haya llevado a cabo sin registrar. Para entonces, las Malvinas se convirtieron en un eje de la explotación regional, y en un punto desde el cual se exportaba este producto.

Entre 1842 y 1860, período que tradicionalmente ha sido señalado como característico de la caída de la industria ballenera, se realizaron 147 anclajes en Puerto Soledad y Puerto Stanley con fines cinegéticos. Al menos 76 del total se produjeron por parte de barcos y emprendimientos locales en los últimos cinco años del período, mientras que el resto fueron viajes realizados por embarcaciones que no pertenecían al puerto malvinero, cuya parada fue registrada por motivos diversos. En proporción, la actividad de los loberos locales aumentó considerablemente en la región a partir de la ocupación británica. Los anclajes producidos por barcos balleneros durante estos 15 años fueron en gran mayoría bajo la bandera estadounidense, y unos pocos británicos, que generalmente se realizaron para obtener agua y/o provisiones (*Refreshments* o *Beef*), y en menor medida atención médica o reparaciones.

La caza de lobos se volvió sobre todo una actividad que era impulsada desde la región, a diferencia del fondeo por parte de navíos cinegéticos extranjeros en Puerto Stanley, que fue realizada principalmente por balleneros que navegaban hacia otros lugares del mundo.

Como ya se consignó, otros aspectos de la historia de la industria lobera han sido trabajados por Dickinson (2007). En 1881, aunque los norteamericanos seguían cazando ocasionalmente en las Malvinas, las expediciones de este origen les prestaban más atención a las abundantes poblaciones de lobos del Cabo de Hornos, y posiblemente a las de las islas chilenas del Pacífico. En detrimento de esta industria lobera norteamericana moribunda, proliferó la industria malvinense, y algunos navíos del continente comerciaban estos productos con los isleños. El registro naviero de Malvinas muestra que en 1902 comenzaron a aparecer navíos loberos provenientes de Canadá, que incursionaban sobre todo en las islas australes antárticas. Una vez comenzado el siglo XX, compañías balleneras como Salvensen and Co. de Escocia, y la Halifax de Canadá empezaron a negociar licencias para obtener exclusividad sobre los cotos de caza. Mientras Halifax se retiró de las islas porque no quería competir con el mercado local, la compañía Salvensen construyó un establecimiento en New Island en 1908 que permaneció activo hasta 1913 cuando se trasladó a las Georgias del Sur (Dickinson 2007). En esta isla se implementó una explotación controlada de elefantes marinos entre 1909 hasta 1964, impulsado por parte de las compañías balleneras de Grytviken, Noruega.

## Redes y anclajes en la Patagonia: panorama de la industria lobera y ballenera

La costa patagónica ofrecía a las industrias cinegéticas el recurso natural de los animales marinos para explotar, pero también la posibilidad de cazar guanacos, aves y ganado cimarrón, obtener agua dulce, y anclar en fondeaderos refugiados y seguros para realizar reparaciones o transitar el invierno. No sólo eso, sino que sus puertos brindaban la oportunidad de socializar, comunicarse con el hogar y diversificar sus ingresos, así como una

escala en las rutas hacia otros terrenos de caza. Las actividades de loberos, sus modos de caza y el procesamiento de pieles, los obligaba a desembarcar más seguido en la costa patagónica en contraposición de los balleneros, cuyas paradas específicas se realizaban en la búsqueda de agua, provisiones o con motivo de reparaciones.

Se destaca puntualmente el lugar de las Malvinas en la historia cinegética tanto a nivel regional como global. Este archipiélago ha sido relatado desde distintas fuentes como un espacio importante de socialización con las tripulaciones de otros navíos. Pero las diferentes conexiones entre las islas y la costa del continente hacen ver una dinámica regional que funcionaba por concatenaciones entre puntos de ambas ubicaciones, así como de otras regiones aledañas. En los relatos y bitácoras de viaje, las tripulaciones cinegéticas iban de una a otra costa en la búsqueda de sus presas. Eso se mantiene incluso cuando la caza adquiere un cariz local.

Los casos de socialización entre las tripulaciones loberas extranjeras como las del *Diana* de Nantucket y del *Queen Charlotte*, que tuvieron un papel comercial entre Patagones y el Río de la Plata, y los intercambios de la *Breakwater* con el enclave de Puerto Soledad, indican que las relaciones de estos cazadores con los establecimientos del área eran complejas y multidimensionales. Este panorama puede verse desde principios del siglo XIX a través de los relatos que cita Silva (1978), que incluyen episodios de intercambios de distinta naturaleza con el enclave español de Puerto Deseado. El aprovisionamiento de víveres coexistía con las legislaciones fiscales y/o las prohibiciones de caza de mamíferos marinos. Las continuas visitas de loberos, foqueros y balleneros implicaban, sobre todo en la primera mitad del siglo, una posibilidad de comunicación para los residentes patagónicos, y el acceso al consumo y disponibilidad de café, alcohol, armas, instrumentos de trabajo, e incluso distracciones y sociabilidad. Lo cierto es que las tripulaciones loberas se presentan en la literatura tradicional como una amenaza a la soberanía (Destéfani 1985). Por otro lado, por fuera de las limitaciones de los planteamientos nacionalistas, el registro histórico acompaña la percepción de que su actividad se desarrollaba en el marco de situaciones de competencia y conflicto (Silva 1985, Dickinson 2007). Sin

embargo, tuvieron cierta funcionalidad para con las colonias patagónicas en el primer tercio del siglo XIX.

Además de Puerto Soledad, Puerto Stanley, Carmen de Patagones, y en su momento Puerto Deseado (Silva 1985), otras ubicaciones aparecen como nodos en las redes sociales de balleneros y loberos, como lugares de *rendez vous* donde ocurrían intercambios específicos de correo, comercio, pieles y recreación. Las fuentes han permitido documentar Caleta Hornos, Puerto Cook en la Isla de los Estados (en su momento *Port Hatchett*)<sup>53</sup>, y West Point Island, New Island y Swan Island en Malvinas, entre otros. Los lugares de encuentro con nativos parecen haber ocurrido sobre todo en las costas del Estrecho de Magallanes, y en el litoral patagónico del océano Pacífico.

El flujo de los viajes cinegéticos desde distintas regiones del mundo hacia la Patagonia fue significativo entre 1775 y 1830, aunque menor al que tenía por destino otros mares del mundo. Si bien la extracción de mamíferos marinos comenzó con la caza de ballenas, para el siglo XIX, el Atlántico patagónico fue sobre todo rentable para la industria lobera. Entre otros factores, la poca efectividad en la fiscalización y regulación por parte de los poderes estatales que reclamaban como propia la Patagonia, abrió el juego para las empresas privadas que extrajeron recursos durante los primeros dos tercios del siglo XIX. En este primer momento, quienes protagonizaban estas explotaciones eran en gran medida viajeros de otras regiones del mundo, y algunos de ellos realizaron más de un itinerario por la costa patagónica con el mismo barco. Por ejemplo, un lobero proveniente de Stonington, Connecticut, llamado William Pendleton, registró un total de siete viajes a la Patagonia y Malvinas entre 1827 y 1848. Estos viajeros asiduos a la región no eran inusuales.

Hacia 1855, la actividad lobera parece haberse realizado mayormente por embarcaciones provenientes de las islas Malvinas que continuaron circulando entre el continente, la Isla de los Estados y el archipiélago. No así la industria

---

<sup>53</sup> Port Hatchett ha sido mencionado en distintas fuentes. Resta profundizar el papel de la Isla de los Estados, que se ha explorado durante la pesquisa de archivos y bibliografía en el registro de Entradas y Salidas de Malvinas, en bitácoras<sup>53</sup>, relatos de expediciones (Webster 1834, Fanning 1833) y literatura (Kirker 1970).

ballenera que según permiten ver los registros permaneció siendo mayormente extranjera, sobre todo llevada a cabo en navíos de Estados Unidos y luego Noruega. En menor medida, la industria lobera estadounidense continuó frecuentando la costa patagónica en períodos intermitentes hasta el último tercio del siglo XIX. Si bien es cierto que la Patagonia tenía un papel de pasaje hacia y desde el Pacífico, y un constante rol de comunicación con las Shetland, también era un territorio activo en materia de explotación y aprovisionamiento, que los registros dispersos tornan menos visible. Incluso, cuando llegaban a la costa con el propósito de abastecerse de provisiones o refugiarse del invierno, efectuaban actividades de extracción circunstancial u oportunista como parte de una ruta más amplia que comprendía territorios de cacería más rentables como la Antártida, el estrecho de Magallanes y las islas del Pacífico sur.

Durante todo el período el gobierno rioplatense intentó regular estas actividades costeras, muchas de las cuales no se efectivizaron, y cuando se efectivizaron como en el caso del arresto de las tres naves loberas bajo la autoridad del comandante político militar de las Malvinas, Luis Vernet, resultaron en consecuencias irreparables. Lo cierto es que el gobierno provincial no tenía visibilidad del volumen y tipo de extracción que se hacía en el territorio, que es descrito “a la sombra de un misterio” en la documentación relativa a las pesquerías en la Patagonia. Sin embargo, pese a sus limitaciones, el Estado bonaerense, y el argentino después, otorgaron permisos o patentes de explotación a emprendedores privados que a su vez oficiaron como agentes o representantes del propio Estado. Vernet y Piedra Buena fueron paradigmáticos de esta situación de “contratistas” y adelantados de la soberanía estatal. En 1865, a pedido de las autoridades locales de Carmen de Patagones que debían elevar datos al gobierno nacional, Piedra Buena operó como agente de inteligencia y explorador, e informó exhaustivamente sobre las roquerías y diferentes recursos costeros, un indicio de que el Estado en formación comenzaba a querer constituir sus dominios en el mar patagónico.

Durante fines del siglo XVIII y el siglo XIX la Patagonia tuvo procesos constantes de *desterritorialización* y *reterritorialización* en sus costas. Estos

conceptos han sido retomados de Deleuze y Guattari (1980), y de la lectura de estos autores que propone Herner (2009) en relación con la geografía (ver capítulo 1). Conforme a este planteamiento, las empresas privadas que llegaban a la Patagonia “desterritorializaban” la costa: desarticulaban el territorio limitando el poder de la corona española, del gobierno rioplatense o inglés, e intervenían en las formas de gestión territorial autónoma de los indígenas. En el mismo proceso, realizaban otra organización del espacio capaz de reterritorializarlo en beneficio de sus conquistas económicas, y de otras actividades necesarias para su subsistencia. Las tripulaciones cinegéticas sabían que había un gobierno que reclamaba el territorio: habían sido advertidas por los españoles a principios de siglo<sup>54</sup>, y después en distintos eventos como los protagonizados por Jewett y Vernet. Pero también conocían su incapacidad de controlarlo. Una de las manifestaciones más importantes de desterritorialización y reterritorialización sucedió cuando la *USS Lexington* proveniente de Estados Unidos defendió los derechos americanos de cazar destruyendo la colonia malvinera de Puerto Soledad. Esta acción militar fue la consecuencia de que Vernet arrestara tres naves loberas norteamericanas. La entrada de la *Lexington* figura en el registro naviero de Puerto Soledad en enero de 1832, con otra caligrafía, posiblemente anotada por los oficiales del navío, y en los “Remarks” se declara que su propósito es “To protect the American”. La destrucción de la colonia rioplatense era una afirmación de los derechos norteamericanos: una declaración de que el territorio no le pertenecía al gobierno de Buenos Aires, y por lo tanto estaba en el poder de los loberos y balleneros estadounidenses extraer sus recursos naturales.

Los procesos que implicaban la caza de mamíferos marinos conectaron a la Patagonia con Nueva Inglaterra en los Estados Unidos, Londres y Le Havre entre otros lugares del globo. Se han establecido las rutas de este tipo de viajes, provenientes del hemisferio norte y con determinadas recaladas en puertos al norte del Ecuador. ¿Cómo pudieron haber impactado estos viajes

---

<sup>54</sup> Este conocimiento puede verse en el relato de viaje de Ebenezer (1888) y en el estudio de Silva relativo a la Compañía Real de Pesca (1978)

en los ambientes costeros? Para responder estas preguntas se propone revisar nuevamente el caso de la *Breakwater*, cuyo viaje ya se ha detallado, considerando esta vez el itinerario y las características de salinidad y temperatura de los distintos lugares que recorrió, y qué impacto pudo tener ello en la introducción de especies costeras en la Patagonia. Entonces, con el propósito de entender su capacidad de vector, se debe considerar que antes de partir de Nueva Inglaterra algunos organismos se adosaron al casco y/o lastre de la *Breakwater*, como efectivamente podría haber sucedido y aún hoy sucede en aquellas embarcaciones que permanecen durante un tiempo determinado en un puerto. La *Breakwater* zarpó de Stonington, Connecticut, el 13 de agosto de 1830, verano en el hemisferio norte, donde la temperatura máxima es de 19°, y la salinidad es de 32 (PSU). Fondeó en Bonavista en las islas de Cabo Verde, durante cinco días, el 22 de septiembre de 1830. En Cabo Verde era otoño y temporada de lluvias, con lo cual puede asumirse que la temperatura y la salinidad variarían del promedio al mínimo (temperatura mínima >21°, salinidad mínima >35.9 PSU). Si bien la temperatura no implicaría una diferencia sustancial, la salinidad de estos puertos es muy elevada, con lo que muchos de los polizontes posiblemente no sobrevivieran o bien se encontrarían metabólicamente muy estresados. Pero si algún organismo sobrevivió esta estadía, adosado al casco de la *Breakwater*, continuó su camino hacia Caleta Hornos. Allí llegó el navío el 27 de noviembre del 1830 (Temperatura máxima >15,3°, Salinidad máxima >33,4 PSU), y se quedó tres días, y luego navegó entre distintos puntos geográficos, volviendo a la caleta periódicamente para realizar diferentes tareas. Su movimiento constante y los fondeaderos breves hubiesen hecho difícil que los organismos se reprodujeran, pero quizás operaron para templar a los organismos sobrevivientes. El 12 de diciembre de 1830, la *Breakwater* ancló en Puerto Deseado durante seis días (Temperatura Máxima >13,8, salinidad máxima >33,4), un fondeadero que quizás alguno de sus organismos incrustantes adosados podría haber colonizado. Este viaje, así como los otros que se han abordado durante este capítulo, permite inferir que el tipo de barreras biogeográficas que habrían tenido que superar estas especies, combinadas con el movimiento constante de los navíos, hace difícil que las

conexiones cinegéticas introdujeran especies en la región. Sin embargo, distintas cuestiones no permiten descartar del todo las introducciones de especies durante estos viajes. En primer lugar, por el tamaño del vector: el flujo naviero que ingresaba en la región por estos motivos arroja números importantes en término con otras conexiones navieras. En segundo lugar, los puertos cinegéticos de Nueva Inglaterra, Londres y Le Havre registran valores de salinidad apenas menores a los patagónicos y una temperatura promedio similar en distintos puntos de la Patagonia septentrional (ver Anexo 4, tabla de temperatura y salinidad), lo que indica que, en principio, esta área podría compartir fauna y flora, sobre todo con Nueva Inglaterra, de donde provino el flujo más importante. En tercer lugar, las tendencias estacionales de los viajes primaverales y veraniegos posiblemente fueron favorables para la reproducción de los organismos.

Los sitios vulnerables para estas introducciones eran aquellos cercanos a las roquerías, donde se sabe que los loberos fondeaban, sobre todo en las latitudes altas que eran de mayor temperatura. Por otro lado, como Puerto Soledad, Stanley o la Isla de los Estados registran temperaturas mucho menores, las especies tenían más limitaciones para introducirse allí. El trabajo de Mayorga (2018) permite ver que eran frecuentes los fondeaderos producidos por naves cinegéticas en las latitudes del norte patagónico: la reconstrucción de otros recorridos balleneros y loberos establece estos fondeaderos en Cabo Raso, golfo San José, Isla Tova (golfo San Jorge) y Bahía Bustamante, entre otros. Carmen de Patagones, por otro lado, se encuentra en un afluente de agua dulce lo que imposibilitaría la reproducción costera de organismos marítimos allí.

En 1871, una expedición científica encontró en Puerto San Antonio una especie que hoy se sabe que es introducida, el alga *Melanothamnus harveyi*, a la que ya se hizo referencia en el capítulo 2. Es una especie asiática que para entonces ya se encontraba introducida en Connecticut, estado que conforma una parte de Nueva Inglaterra. Dado el intenso tráfico entre esa costa de Nueva Inglaterra y la patagónica, es posible que la *Melanothamnus harveyi* haya llegado trasladada por las embarcaciones balleneras o loberas. San Antonio era un fondeadero tranquilo, refugiado y conveniente para

establecer una base para los navíos. Aunque no tiene loberías inmediatamente cerca, posee algunas a unos kilómetros, como Punta Bermeja, Caleta de los Loros, Islote Lobos y Punta Quiroga (Crespo y Pedraza 1991). Otra posibilidad es que la especie se encontrase en otro punto de la región y otras embarcaciones, sujetas a distintas actividades de caza de mamíferos o de pesca, sirvieran como agente dispersor. De cualquier manera, la evidencia presentada del flujo ballenero y lobero proveniente de Nueva Inglaterra sugiere que las embarcaciones cinegéticas podrían haber sido uno de los vectores probables en la distribución de esta especie.

Finalmente es importante considerar que, en el siglo XIX, la explotación de recursos naturales fue uno de los principales motivos por los que los tripulantes y los barcos extranjeros se establecieron temporariamente en la región. En el capítulo siguiente se abordará la explotación guanera como parte del mismo proceso extractivo.

## CAPÍTULO 4:

# LA EXTRACCIÓN DE GUANO PATAGÓNICO



Vestigios de los rieles y la infraestructura utilizados para la extracción y transporte de guano en la isla Monte León, provincia de Santa Cruz. En las lejanías, se observa una colonia de cormoranes imperiales. Fotografía tomada por Alejandro Bortolus, en el año 2006.

## Capítulo 4: La extracción de guano patagónico

Este capítulo trata sobre la explotación de guano en la costa patagónica atlántica entre 1840, década en la cual comenzó a extraerse en diferentes lugares del mundo para ingresar al mercado europeo y americano, y 1880, cuando la actividad declinó en la región (con excepción de episodios espontáneos de extracción que parecen haber continuado al menos hasta 1911). Como el estudio de las conexiones marítimas en materia de extracción de guano regional presentan antecedentes muy modestos, el capítulo tiene el propósito de establecer la dimensión y dinámica de esta explotación, las ubicaciones donde tuvo lugar y los enlaces marítimos que derivaron de ella. Se comienza con la contextualización de la historia del guano como producto comercial, su mercado y funcionamiento. Luego, se dirigen esfuerzos para identificar el animal cuyo guano se explotaba y las formas en que se procesaba el producto. A partir de un corpus de fuentes heterogéneas que incluyen antecedentes bibliográficos, documentos relativos a la explotación que fueron generados por funcionarios de diferentes países, expediciones científicas, relatos de viaje y el registro de entradas y salidas embarcaciones de Malvinas, se establecen once puntos geográficos dónde se desarrolló la actividad. Estos lugares han podido vincularse con distintos navíos que se ocupaban de transportar el producto, las compañías involucradas en su explotación y las autoridades de los enclaves (ver Anexo 1, tabla 4). A continuación, desde el análisis documental, se establece el funcionamiento de la explotación regional, y se procede a explorar las relaciones marítimas con los principales puertos y potencias involucradas, con el objetivo de establecer cuáles eran las conexiones marítimas de los establecimientos guaneros.

En buena medida la extracción de guano se entrelaza con la actividad cinegética que se repasó en el capítulo anterior y sus dinámicas extractivas guardan cierta similitud. Ambas actividades operaban por “fiebres” de la demanda ante un recurso limitado, el cual es explotado indiscriminadamente, e implican una extracción sin regulaciones y un desplazamiento hacia otros puntos cuando el producto se agotaba. Sin embargo, a diferencia de la

explotación lobera y ballenera, la industria de guano requería de una estadía permanente, o semipermanente por parte de mineros en los puntos explotados, aspecto que tuvo otras implicancias en la apropiación del paisaje regional.

En términos generales el guano patagónico se consideraba de menor calidad que el proveniente del Pacífico. Esto se encuentra en las fuentes y ha sido trabajado por los antecedentes como García (2009) quien recuperó un artículo de 1858 sobre estadísticas del guano (R.S.F, 1859). A pesar de ello, existió una extracción continua del guano patagónico, con viajes y explotaciones que estuvieron pautados por extensos períodos en sitios específicos donde hubo un impacto ecológico. ¿Qué dimensiones tenía la extracción en Patagonia? ¿Se relacionó con otras actividades? ¿Dónde se efectuaron las explotaciones? ¿Cuáles eran sus dinámicas? ¿Qué conexiones marítimas implicaban?

El guano es el excremento de aves y murciélagos, el término deriva de la palabra quechua *wanu* que se refiere a cualquier forma de excremento utilizado como fertilizante de cultivo, pero especialmente a aquel producido por las colonias de aves marinas que se acumula en gran cantidad en diferentes costas del mundo, como Perú, Argentina, México y otras. Cushman (2013) en su obra *Guano and the opening of the Pacific World*, ha planteado que en la década de 1840 el guano se volvió un elemento clave para los agricultores del hemisferio norte que querían maximizar su producción. Antes de que se desarrollaran los fertilizantes sintéticos, era la fuente de nutrientes más concentrada y completa para la agricultura. Sus propiedades comenzaron a popularizarse desde su divulgación por Humboldt en la ciencia occidental, ocurrida a principios del siglo XIX, y por los experimentos que sucesivamente comenzaron a realizarse con este producto, que llegaron a su pico en 1840. El éxito en estas pruebas inspiró a comerciantes a seguir el curso que anteriormente habían tomado los navíos balleneros y loberos. Cushman (2013) establece que las tripulaciones balleneras y loberas tuvieron un papel en la extracción del guano, al contar con el conocimiento geográfico y de navegación para llegar a las islas remotas donde estaban las colonias de aves que generaban este producto. A partir de este conocimiento se buscaron

y descubrieron depósitos en diversas ubicaciones como el sur de África, Patagonia, Baja California, y el Pacífico Central, entre otras, y el producto peruano se reveló como la fuente más abundante y de mejor calidad. En el siglo XIX el estado peruano tenía el monopolio de aquel producto y sus precios elevados empujaron a distintas potencias a buscar una alternativa más económica. Por ese motivo, la extracción de guano continuó en las regiones donde la calidad era inferior, entre ellas la Patagonia atlántica.

### **Especies patagónicas, explotación y prácticas de extracción**

Durante este apartado se establecerá cual fue la fauna cuyo excremento fue explotado, la práctica de extracción y su procesamiento. Estos factores permiten integrar información relativa a la ubicación de las explotaciones, las técnicas y los tiempos de actividad, cuestiones que posibilitan conocer los patrones de fondeo de los navíos guaneros.

La calidad del guano depende de una diversidad de factores que incluyen la alimentación de las aves guaneras y el tiempo de estación de los depósitos. Este estacionamiento debe suceder en una zona de aridez lejos de lavajes producidos por lluvias o mareas. Además de esas condiciones, el guano debe sedimentarse en cierta forma que permita su extracción<sup>55</sup>. La sedimentación depende del ave que lo produce: el guano de pingüino, cuyo excremento se esparce y no se acumula es distinto al de cormorán, que cuenta con mayor facilidad para ser minado. En términos generales hay poco escrito sobre las especies que producían el guano en la Patagonia atlántica. Durante esta investigación se ha accedido a documentación capaz de arrojar luz a estas cuestiones: tempranamente, un químico de Rennes en la Bretaña francesa, llamado Faustino Malaguti<sup>56</sup>, analizó la composición química de diferentes

---

<sup>55</sup> Sobre este tema y sobre la historia del guano en general se ha consultado al Dr. Pablo Yorio del Centro para el Estudio de Sistemas Marinos (CESIMAR-CONICET), biólogo especializado en la distribución y abundancia de aves marinas patagónicas y su relación con factores ecológicos y el desarrollo costero.

<sup>56</sup> Malaguti, F. (1861). *Chimie Agricole – Observations sur quelques substances fertilizantes désignées sous le nom générique de Guano de Patagonie* par M. Malaguti. *Comptes rendus hebdomadaires des séances de l'Académie des sciences / publiés par MM. Les secrétaires perpétuels. Académie des Sciences.* Pps. 436-442. Disponible en [gallica.bnf.fr](http://gallica.bnf.fr).

muestras de guano patagónico, proveniente de un grupo de islas entre Puerto Deseado y Bahía del Oso Marino, que recibían diferentes denominaciones (ver tabla 3). Para entonces, el producto patagónico había sido importado a Le Havre durante al menos una década (Caillet Bois 1958, Coronato 2017), por lo que no es sorprendente que recibiera atención por parte de la Academia de Ciencias francesa. Los tipos de guano que recibió Malaguti se denominaron guano de *Shag*, de *Lion*, de *Penguin* y de *Càrriere*<sup>57</sup>, y en la búsqueda de precisar sus componentes químicos se incluyó información sobre el origen y procesamiento de cada uno.

**Tabla 3.** Diferentes muestras de guano patagónico analizadas en Francia en 1863, según su denominación y detalles que se proveen en el análisis.

Denominación del guano y lugar de extracción	Observaciones
Guano de <i>Shag</i> Isla Shag (48°7'0" S, 65°54'0" O)	Se extrajo de una isla habitada exclusivamente por cormoranes. Según el análisis químico el excremento era el que más semejanza tenía con el guano de mayor calidad de Perú.
Guano de <i>Lion</i> Isla Pingüino (47°54'00"S, 65°43'00"O)	Se hallaba entre la basura y escombros de "anfibios" [sic] incluyendo los que los marineros llamaban <i>Lions de mer</i> , o lobos marinos. Su procesamiento se describió como un tamizado en bruto.
Guano de <i>Penguin</i> Isla Pingüino (47°54'00"S, 65°43'00"O)	Provenía de pingüino y cubría el suelo en forma de capa gruesa y dura. Se minaba a pico, las piezas se acumulaban y se fermentaban por cuatro o cinco meses. Luego se esparcían para su secado, se volvían a romper y se tamizaban.
Guano de <i>Càrriere</i> Isla Pingüino (47°54'00"S, 65°43'00"O)	Tenía una capa de espesor variable y casi siempre se encontraba cubierta por otra capa de grava de hasta un metro de grosor. Los marineros lo consideraban guano de pingüino antiguo, estacionado por el tiempo, lo que Malaguti no descartó dada su semejanza química. Su procesamiento era similar al del guano de pingüino, con una variación en la fermentación, que duraba tres meses.

La descripción de las muestras que recibió Malaguti, desplegadas en la tabla 3, permiten establecer un panorama de explotación amplio, que incluso involucró ensayos de fertilizante proveniente de lobos marinos. Cabe preguntarse por la importancia del excremento de pinnípedo dado que la

<sup>57</sup> La traducción de *Càrriere* es cantera, que se define como un lugar del que se extrae piedra u otras materias primas de construcción. Se denominó así por el tipo de extracción y dónde se la encontraba, diferente a los otros guanos, que han sido nombrados según los animales que los producían.

bibliografía posterior que ha considerado el tema no retomó esta fuente de fertilizante (Carrara 1952, Godoy 1963). Las otras dos fuentes de guano, de pingüino y cormorán, han sido descritas por la bibliografía posterior y por los documentos que se trabajaron para este capítulo. Las dos especies de pingüinos cuyo guano se extraía pudieron haber sido el pingüino de Magallanes, *Spheniscus magellanicus* o el pingüino de penacho amarillo, *Eudyptes chrysocome*, ambas presentes en la actualidad. Respecto del cormorán, en los resultados de la expedición científica de Argentina e Italia que se realizó en 1882, Bove (1883) identificó el ave guanera del Atlántico sur como el cormorán carunculado: *Phalacrocorax carunculatus*<sup>58</sup>. Lovisato, miembro de la misma expedición, refirió a los depósitos de esta especie en una conferencia publicada en el Boletín del Instituto Geográfico Argentino: “Es el phalacrocorax recordado [carunculatus] del único pájaro guanero de la República Argentina [sic].”<sup>59</sup>. El cormorán carunculado es en realidad endémico de Nueva Zelanda, pero en aquel momento se creía que se trataba de la misma *Leucocarbo atriceps*, el cormorán imperial, endémico de las costas atlántica y pacífica de la Patagonia e Islas Malvinas. Es probable que esta especie haya sido la mayor fuente de guano de la región: si bien no se descarta que el excremento de los distintos cormoranes fuera extraído, las dificultades que presenta su explotación indica que el guano más utilizado fuera posiblemente el del cormorán imperial. Las otras especies de cormoranes anidan en sitios o de maneras que no son favorables para la minería del guano<sup>60</sup>. El Biguá (*Phalacrocorax brasilianus*) anida en estructuras de ramas, y el cormorán Gris (*Phalacrocorax gaimardi*) y el de Cuello Negro (*Phalacrocorax magellanicus*) en acantilados. El cormorán Guanay (*Leucocarbo bougainvillii*), característico del Pacífico, tuvo al menos tres colonias constituidas por un número bajo de nidos en el Atlántico durante el

---

<sup>58</sup> Una diferencia, posiblemente debido a un error de tipografía o quizás de otro tipo, hace que tanto Lovisato como Bove, escribieran “Phalacrocorax arunculatus” y no “carunculatus”.

<sup>59</sup> Lovisato (1882). Boletín del Instituto Geográfico Argentino publicado bajo la dirección de su presidente Dr. D. Estanislao S. Zeballos. Tomo III. Buenos Aires: Librería, Imprenta y Encuadernación de Jacobo Peuser 96. Pag. 342.

<sup>60</sup> Ídem 55.

último tercio del siglo XX, pero sus números han decrecido con los años entre otras causas por su hibridación con el cormorán imperial. Por el momento no se ha determinado que haya tenido poblaciones más importantes en la costa patagónica.

## Los emplazamientos guaneros

El paso por la región que realizaban los navíos guaneros era en gran medida proveniente del Pacífico, o con destino hacia allí. En el registro de entradas y salidas de Malvinas, entre 1846 y 1911, 144 entradas declararon alguna relación con la actividad guanera (declarando guano en el cargo o aludiendo al producto como motivo de viaje). 119 de esos registros reportaron dirigirse o venir hacia el océano Pacífico, mayormente hacia o desde Callao, Valparaíso o las islas Chincha. Cinco registros permanecen sin esclarecer. Ha sido posible encontrar 26 anclajes relacionados con la explotación de guano regional, que declararon la extracción, se dedicaron a proveer a sus trabajadores, o bien que han sido vinculados con estas explotaciones desde la pesquisa documental (ver Anexo 1, Tabla 5).

Se han establecido once ubicaciones en el continente y en las islas patagónicas donde se extrajo guano (ver Anexo 1, tabla 4). Las fuentes constatan que la actividad se relacionó con la fabricación de otros productos como aceite de pingüino y pescado. En la figura 17 a continuación pueden ubicarse aquellas locaciones donde se han documentado las diferentes explotaciones. El mapa también contempla ubicaciones de referencia en base a poblaciones actuales de aves guaneras, considerando la posibilidad de que los lugares de las colonias actuales hayan sido explotados en el pasado en los casos donde las referencias de las fuentes son vagas o difusas. Por ejemplo, la documentación informa que la explotación ocurrió en una isla en Bahía Melo (que en la actualidad se encuentra en la provincia de Chubut). Pero no se especifica en qué isla tomó lugar, así que se han considerado aquellas ubicaciones donde hay poblaciones de aves guaneras (información disponible en Frere *et al.* 2005 y Schiavini *et al.* 2005). En la tabla 4 del Anexo 1 se detallan estas explotaciones, los años en los cuales se registró la

actividad y los navíos relacionados. También se informan otros detalles de los emplazamientos y su infraestructura, población o recursos, y las compañías que estuvieron implicadas en la explotación. Se tiene constancia de otras ubicaciones donde el producto se extrajo, como Cabo Dos Bahías o Isla Shag<sup>61</sup>, pero estas no se incluyeron en la tabla ni en el mapa, en tanto hasta el momento no se han recopilado datos de barcos, fechas precisas, o el nombre de la compañía que tuvo a su cargo la extracción.



Figura 17. Explotaciones de guano en la costa patagónica. Los puntos en rojo son aquellas ubicaciones referidas en las fuentes y/o literatura. Los puntos en negro dan cuenta de colonias de aves actuales. Elaboración propia a partir de las fuentes recopiladas y literatura.

Si la población de las aves guaneras del litoral patagónico existía en mayor proporción en el siglo XIX, y declinó o no a causa de la industria guanera, es una laguna en el conocimiento de la ornitología. No se descarta que algunas colonias no hayan sobrevivido el paso de la industria o de la producción de aceite de pingüino. Sin embargo, se ha logrado constatar que muchas

<sup>61</sup> Como indica el análisis químico de Malaguti publicado en 1861 o las cartas de Calvo publicadas en 1879 que denuncian la explotación de guano en Patagonia por parte de navíos extranjeros.

ubicaciones de los emplazamientos guaneros del pasado mantienen en la actualidad poblaciones de las mismas aves, o estas anidan en sus cercanías (ver Frere *et al.* 2005 y Schiavini *et al.* 2005). Las ubicaciones de las colonias actuales de cormoranes imperiales y de pingüinos, elaboradas por los académicos contemporáneos para estudiar la biología y distribución de estas especies, pueden considerarse como mapas regionales de recursos para los marineros del siglo XIX. En principio es posible producir la hipótesis que los puertos naturales cercanos a las colonias de aves guaneras hayan sido fondeaderos que sufrieron algún tipo de transformación en materia de introducciones marinas o terrestres. Sobre todo, teniendo en cuenta que los navíos llegaban a anclar durante al menos dos meses con el objetivo de cargar el producto (como relata el capitán Allyn en sus memorias publicadas en 1879).

Respecto de las características de la extracción, las fuentes permiten observar episodios aislados de cargamentos de guano que no involucraban establecimientos de gran envergadura. En una carta que el lobero y agente comercial de Estados Unidos, Smiley, envió al Bureau of Foreign and Domestic Commerce<sup>62</sup> se relata la historia del capitán estadounidense Nichols, quien en 1860 fue encontrado solo en una pequeña isla del río Santa Cruz explotando el producto (presumiblemente isla Leones). También se cuenta el caso del bergantín *George* de Francia, que en 1860 había naufragado en la costa de isla Pingüino. Parte de la tripulación sobreviviente volvió a Francia, pero el capitán y algunos de los náufragos se quedaron en la isla trabajando para obtener un cargo de guano, provistos por un barco que había venido a buscarlos. Sin embargo, la complejidad del proceso y su rentabilidad también hizo que se establecieran emplazamientos por tiempos prolongados, por años e incluso durante décadas, sobre todo en aquellos puntos donde el guano era abundante. Entre estos establecimientos se encuentran los de isla Tova, isla Leones (golfo San Jorge), Islote Chato, isla Pingüino e isla Leones (Santa Cruz). En algunas de estas ubicaciones

---

<sup>62</sup> Commercial Relations of the United States with Foreign Countries (1862). United States. Bureau of Foreign and Domestic Commerce. Washington: U.S. Government Printing Office.

existieron producciones de aceite de pingüino y pescado que habrían sido complementarias a la extracción de guano.

Los establecimientos reunían una serie de elementos. En primer lugar, una fuerza de trabajo capaz de habitar estos parajes por tiempo prolongado. Estos trabajadores, como indica el análisis de Malaguti (1862) y los distintos relatos de viajeros (Bourne 1853, Allyn 1879), cavaban, tamizaban y secaban el producto, muchas veces para que los barcos pudiesen cargarlo una vez procesado, o al menos que su tripulación pudiera involucrarse en un proceso parcialmente realizado. Desde las fuentes relevadas se desprende que los trabajadores eran de orígenes heterogéneos (Montevideo, Gran Bretaña, Francia, Gales, entre otros), y que estaban sometidos a condiciones de trabajo arduas. Entre otras cuestiones, las aguas circundantes a algunas islas donde se encuentra este producto son de difícil navegación, aún en la actualidad, lo que sumado a las áreas escarpadas donde habitan estas aves hace considerar que extraer el guano podía ser peligroso (se hace referencia a esta peligrosidad en algunos puntos en Calvo, 1879). En segundo lugar, se requería la construcción de infraestructuras, habitacionales y de otro tipo (cobertizos, hornos, corrales destinados a guardar el ganado, estructuras para la carga de los navíos y la producción de aceite de pingüino). En tercer lugar, era necesario asegurar el aprovisionamiento y equipamiento de la fuerza de trabajo. Con estos propósitos se trajeron animales, semillas y provisiones. Se equipó a los trabajadores con herramientas simples como picos, palas y escobas para efectuar la minería, y también ollas y otros enseres para producir aceite de pingüino. En algunos casos también se proveyeron carros y animales de carga con el objetivo de embarcar el producto. Estos hechos permiten considerar que el paisaje costero patagónico presenta importantes modificaciones originadas por estos emplazamientos que empezaron a ocurrir a mediados del siglo XIX. Esto se puede apreciar en la figura 13 a continuación, que ilustra el emplazamiento guanero en isla Leones (Santa Cruz) en 1849, tal como se lo veía desde la goleta del *General Morgan* (capitán Falkinburg). En cuarto lugar, se requerían embarcaciones que visitaran la explotación de manera periódica, para abastecerla y trasladar el producto.



Figura 18. Mount Entrance y el establecimiento guanero en Sea Lion Island (Isla Leones) Puerto de Santa Cruz, visto desde la goleta *General Morgan* en 1849. Log. 862, Manuscripts Collection, G.W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.

La figura 18 presenta el perfil del emplazamiento guanero de isla Leones. En el dibujo se destaca el mástil que enarbolaba una bandera donde figuraba la palabra *Ariel*<sup>63</sup>, proveniente de un navío que había naufragado previamente en Cabo Vigía (Lyman 1852). En la silueta del emplazamiento se distinguen al menos cinco estructuras edilicias. Un cotejamiento con el relato de quienes visitaron el establecimiento permite saber que posiblemente se trata de dos cabañas, un cobertizo, una hoguera y un gran horno de piedra que se había erigido en las islas (Lyman 1852, Bourne 1853). El dibujo, hecho a bordo del *General Morgan*, llegó por algún motivo que aún no se ha podido deducir, al *logbook* del viaje del *Hannibal*, un barco mercante que entre septiembre de 1849 y marzo de 1851 también hizo un viaje hacia el Pacífico<sup>64</sup>. La página completa contiene la referencia del *General Morgan* y la fecha, e incluye además los perfiles de Cabo Froward, Cabo Vírgenes, y Cabo Gregorio en el estrecho de Magallanes.

Las fuentes relevadas han permitido constatar que distintos emplazamientos guaneros (como el de isla Leones en río Santa Cruz y el de isla Pingüino cerca de Puerto Deseado) tenían la necesidad de ser periódicamente provistos por navíos. No se trataba de colonias autosuficientes, sino de puntos extractivos cuya situación podía peligrar en

<sup>63</sup> La goleta *Ariel* (capitán White) figura en los registros malvinenses unos meses antes, en septiembre de 1848, proveniente de Santa Cruz por provisiones con destino a Patagonia.

<sup>64</sup> Este hallazgo documental ha sido proporcionado por Marcelo Mayorga, quien lo descubrió durante su visita a los archivos de Mystic Seaport Research Center.

caso de no recibir abastecimiento. Esto sucedió en 1849, cuando la autoridad del emplazamiento de isla Leones se había ausentado hacía tiempo y los trabajadores se encontraban desprovistos (Bourne 1853). La escasez de carne hizo que los habitantes de la isla se comieran al caballo que utilizaban como fuerza de trabajo, y que algunos hombres contrajeran escorbuto. Las dificultades con las provisiones provocaron tensiones constantes con los trabajadores que por poco no se convirtieron en amotinamiento. Las expediciones de caza de guanacos que llevaron a cabo para paliar la escasez de carne, por otro lado, fueron infructuosas, posiblemente debido a la falta de conocimiento del territorio y de la presa. Este episodio sugiere que a pesar de que había trabajadores que habitaban estos parajes ~~per~~ durante meses e incluso durante años, el paisaje les era extraño y pleno de dificultades. Estos conflictos tenían impacto en las pugnas de poder entre los patrones y los trabajadores rasos, pugna que coexistía con conflictos territoriales y políticos que implicaban otros actores.

Se conoce el caso de dos estaciones de explotación que fueron hostilizadas por parte de indígenas. Existen reportes de estos episodios para con los galeses que trabajaron en un establecimiento de guano alrededor de 1865<sup>65</sup>. Asimismo, los trabajadores que extraían guano en la isla Leones (río Santa Cruz) expresaron haber recibido una visita hostil por parte de una partida de una partida de indígenas (Lyman 1852). Es posible que esta visita haya sido facilitada por la navegación de una embarcación de los propios guaneros, en tanto los tehuelches no registran antecedentes como navegantes. Unos meses más tarde, a este mismo establecimiento llegó el grupo de indígenas que hacía 97 días mantenía cautivo a Benjamin Franklin Bourne (Bourne 1853). Bourne llegó con sus captores hacia la costa norte del río Santa Cruz y los nativos le indicaron la isla nombrándola Holland (lo que Bourne atribuyó a una deformación fonética de Island). Los tehuelches hicieron referencia al alcohol, tabaco, yerba, harina y arroz que creían o sabían que podían procurarse allí, y pretendían usar a Bourne para conseguir

---

<sup>65</sup> Colonies and British Possessions (1867). Accounts and Papers: Thirty-eight volumes. Session 5 February – 21 August 1867. Vol XLIX.

dichos artículos. Después de que éste prendiera fuego un arbusto en la costa para llamar la atención de los guaneros, un bote se acercó. Pero desde la distancia le negaron a Bourne y a los tehuelches el paso a la isla, arguyendo que estos eran “*bad fellows*” [hombres malos]. Bourne pidió entonces que lo lleven solo a él, lo que le permitieron y escapó de los nativos. Luego de su escape, en las semanas siguientes a su llegada, los trabajadores consideraron la posibilidad de que los indígenas construyeran una embarcación y vinieran a buscar a su prisionero, amenaza que se relata temerosamente en la fuente. Quizás el ensamblado de una embarcación fuese una presunción de los extranjeros, ya que finalmente no sucedió. De cualquier manera, los episodios dan cuenta que los trabajadores del guano y los pueblos originarios se conocían y que, al menos en este enclave, mantuvieron una relación conflictiva. Los establecimientos extranjeros eran un lugar donde podían adquirirse ciertos productos de valor para los nativos, pero éstos implicaban una amenaza para los trabajadores. Ello nos permite inferir que los puntos insulares más alejados de la costa posiblemente fueran los más convenientes para la extracción.

### Conexiones guaneras

La rentabilidad del recurso, sumado a los elevados precios del guano peruano, impulsaron la explotación del producto en Patagonia, lo que suscitó conexiones navieras con puertos de distintas regiones del mundo, algunas de las cuales puede verse en la Tabla 5 del Anexo 1. Allí se señala el origen de las compañías o de los navíos relacionados con la explotación. Las fuentes permiten establecer conexiones con los puertos de Le Havre y Montevideo, y a nivel regional con Puerto Stanley en las islas Malvinas. Montevideo, que aparece a lo largo de las diferentes fuentes abordadas, entre otras cuestiones, fue un lugar a donde se reportaba la llegada de cargos del guano que era extraído en las islas Leones y Tova<sup>66,67</sup>. Distintas autoridades de los

---

<sup>66</sup> British and Foreign State Papers (1854-1855). Vol. XLV. Compiled by the librarian and keeper of the papers, Foreign Office.

<sup>67</sup> The Jurist (1865). Containing Reports of Cases decided in The Courts of Equity

establecimientos guaneros también viajaron a Montevideo durante su explotación en la Patagonia (White en 1849 y Powell en 1852). Estas conexiones hacen considerar al puerto rioplatense como un enclave en materia de la explotación de guano, y de otros productos costeros del litoral patagónico, tanto desde aspectos logísticos como directivos.

Caillet Bois (1968) ha trabajado la correspondencia del político Nicolás A. Calvo (1879), donde se vislumbra la relación del puerto de Le Havre con la extracción de guano regional. En 1854 Calvo fue designado como cónsul en Francia, y durante su función como diplomático reportó numerosas veces el desembarco de guano patagónico en ese puerto. Calvo estaba preocupado por la falta de fiscalización y normalización de las actividades costeras “clandestinas” en la Patagonia, cuya extracción implicaba la pérdida de grandes capitales por parte del gobierno nacional.

El archipiélago malvinense también mantuvo relación con las distintas extracciones de guano realizadas en la región. Entre 1848 y 1859, al menos ocho anclajes se registraron en Puerto Stanley con el objetivo de buscar agua, provisiones y carne para los trabajadores (Ver Anexo 1, tabla 5). En 1851 el *Levenside* (capitán Campbell) llegó desde New Island para obtener provisiones y asistencia médica. Así lo hizo también el *Tigre* (capitán Chalmers) en 1859, que luego de fundar un emplazamiento en New Island llegó a Stanley por la misma clase de motivos. Estos viajes de aprovisionamiento no eran exclusivos de la extracción dentro del archipiélago, sino que también provinieron de puntos más próximos a la costa continental. El *Ariel* y el *Margaratha* (capitán White) viajaron en 1848 y en 1851 respectivamente por provisiones y la documentación ha permitido relacionarlos con el establecimiento en isla Leones (río Santa Cruz). El *Tervia* o *Zerviah* (capitán Yjes) viajó en 1850 y luego en 1851 para obtener agua y otras provisiones para el establecimiento en “Watchman cape” [sic]. El *Gobernador Moody* (capitán Griffiths) también se dirigió a Watchmans Cape

---

and Common Law, and in the Divorce, Probate, Admiralty, & Ecclesiastical Courts; with a general digest of all cases reported during the year 1864. Caso Judicial de Carr and Josling v. Montefiore del 11 de mayo de 1865. London: Stevens, Sons, & Haynes [sic]. Volumen 10, Parte 1. Página 1070. Disponible en [books.google.com.ar](https://books.google.com.ar).

“For beef &c for the English guano Ships on the S E American Coast”. Por último, el *Victoria* (capitán McLauchland) fue a aprovisionar al *Neal Dow*, un navío de la FIC que se encontraba en la costa cargando guano. Estos casos ponen de manifiesto que las autoridades del enclave isleño tenían conocimiento y se beneficiaban de las actividades en el continente o en sus islas aledañas. En pocas ocasiones se declara que la población de Malvinas se dedicara a la extracción del producto, como el caso del *Neal Dow*, pero los registros muestran episodios donde esto sucedió. En esa ocasión el *Neal Dow* se dirigió a la costa en compañía con el *Fairy* (capitán Wood) que también se ocupó del transporte del producto. Otra entrada revela que el *Seventh of March* o *7 de Marzo* (capitán Ward), bajo la bandera de Buenos Ayres [sic], llegó el 19 de julio de 1861 proveniente de Santa Cruz con un cargo de guano para vender. Este buque, que realizaba movimientos regionales, ya ha sido mencionado en el capítulo 3, con relación a sus actividades cinegéticas y con la población de Carmen de Patagones, lo que indica que quizás los habitantes de esta colonia estuviesen relacionados con la explotación de guano. Estos últimos viajes guaneros permiten vislumbrar capitanes y navíos de transporte regional que se repiten a lo largo del registro de entradas y salidas del archipiélago en viajes loberos, comerciales, e incluso postales. De esto se desprende que la extracción de guano era posiblemente una actividad circunstancial para los actores locales, producto de la oportunidad. Al contrario de la actividad cinegética, no parece haber tenido gran continuidad.

A mediados de siglo, la colonia británica en Malvinas tenía un seguimiento mayor de la extracción de guano a nivel regional que el gobierno de la provincia de Buenos Aires. En 1851 las autoridades malvinenses de la isla otorgaron diferentes licencias en relación con la extracción de guano en New Island (ver Anexo 1, tabla 8). El 17 de noviembre de 1852, William Rennie, el hijo del gobernador de Malvinas, fue nombrado oficialmente *Superintendent and Collector of Duty on guano on New Island and adjacent Islands to West Falkland* (Jane Cameron National Archive 2018), nombramiento que pone de manifiesto la atención puesta en los gravámenes del producto. En la costa continental, como se verá más adelante, la regulación sobre la extracción de guano comenzó a tener lugar años más tarde, en el último tercio del siglo.

En términos generales, el registro naviero de Malvinas muestra un mayor número de movimientos por parte de navíos pertenecientes a Gran Bretaña, y en menor medida a Estados Unidos, dedicados a la actividad guanera. En comparación, es menor la cantidad de anclajes en el archipiélago por parte de los navíos franceses dedicados a esta actividad, lo que es llamativo ya que las explotaciones francesas eran importantes y continuas desde 1847 (Caillet Bois 1968, Coronato 2017). Lo más probable es que los emplazamientos franceses se relacionaran con otros puertos, posiblemente con Montevideo.

La explotación por parte de las compañías francesas contó con respaldo estatal y militar y fueron visitadas con periodicidad por buques de guerra<sup>68</sup>. El *Beaumanoir* estuvo allí en 1856 y en 1861, luego de lo cual visitó Malvinas. El crucero *Le Forbin* (capitán Olry) llegó a las islas Tova y Leones en 1876, luego de lo cual realizó un detallado relevamiento hidrográfico de las islas y del golfo San Jorge. La cartografía que produjo denota el sistema de cartografía naval propio del estado francés, que deriva en un minucioso conocimiento de las islas por parte de quienes las explotaban<sup>69</sup>. En las cartas también figuran toponimias que permanecen hasta la actualidad, que devienen de esas explotaciones, un tema que ha sido considerado por Coronato (2016, 2017) en relación con la “bahía de los ingleses”, “bahía de los franceses” o “punta bretones”, por ejemplo.

Coronato (2017) menciona un documento importante en lo relativo a la conexión guanera con Francia, para considerar un conflicto de robo entre las

---

<sup>68</sup> Commercial Relations of the United States with Foreign Countries (1862). United States. Bureau of Foreign and Domestic Commerce. Washington: U.S. Government Printing Office.

<sup>69</sup> La cartografía francesa relevada da cuenta de ello:

Le Forbin (1877a). Cartas de navegación del golfo San Jorge: Golfe de St. Georges : de île Raza a Ile Tova. París : Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, 1877. Le Forbin. Disponible en el repositorio digital de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno: <https://catalogo.bn.gov.ar/>

Le Forbin (1877b). Plano de la isla Tova: Plan de l'île Tova : [material cartográfico] Golfe de St. Georges, Patagonie París : Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, 1877. Disponible en el repositorio digital de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno: <https://catalogo.bn.gov.ar/>

Officiers du Croiser Le Forbin (1877). Plano de isla Leones: Plan de l'île Leones, de la Baie Gill et du Bassin de l'Oven [material cartográfico] Officiers du Croiseur Le Forbin. Disponible en el repositorio digital de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno: <https://catalogo.bn.gov.ar/>

compañías francesas de isla Tova<sup>70</sup>. A continuación, se retoma esta fuente, que aquí se considera importante para reflexionar sobre la disputa territorial de Patagonia por parte las empresas privadas y los estados nacionales. La documentación da indicios sobre el proceso de desterritorialización de los paisajes patagónicos, que operaba en relación con territorios cuya soberanía estatal era puesta en cuestión y, por lo tanto, podían ser reclamados por quienes ambicionan sus recursos.

El documento fue producido por un Tribunal Comercial de Le Havre en noviembre de 1862, y comienza sentando un cuerpo de jurisprudencia con diferentes artículos relativos a la extracción de guano en “una isla desierta” y al derecho del “primer ocupante”. Los artículos manifiestan que, en primer lugar, si una isla desierta tiene un depósito de guano, aquellos que se dediquen a su explotación no tienen más derecho a hacerlo que el primer ocupante de la isla. En segundo lugar, que para ejercer el derecho a la explotación, no es necesario ocupar el territorio a explotar, sino que alcanza con una modificación del estado original del terreno y de manifestar, a través de actos positivos y eficaces, la voluntad de apropiación exclusiva. En tercer lugar, los artículos consideran que el derecho de apropiación se restringe a la parte del territorio modificada y ocupada. En consecuencia, todo otro explotador puede llegar a explotar una parte del guano siempre que no trabaje en un lugar donde se trabajó con anterioridad, y que se pueda distinguir sin confusión, el nuevo establecimiento del anterior. La mención de las “islas desiertas” y de los “derechos del primer ocupante” permiten vislumbrar la “desterritorialización” de las islas patagónicas, y las condiciones sentadas por el Estado francés para que el territorio sea reclamado como propio.

Estas bases legales tuvieron el propósito de resolver la denuncia que elevaron los hijos de Leger (dueño de una compañía guanera francesa que llegó a Leones en 1856) a Lanaud (dueño de la otra compañía guanera francesa que estaba en Leones desde 1847). El documento continúa exponiendo que los hijos de Leger acusaban a Lanaud de haberse apropiado

---

<sup>70</sup> Recueil de jurisprudence commerciale et maritime du Havre : ouvrage contenant. (1863). Tomo 9. (165-179). Disponible en <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k57279312>

de distintos cargamentos de guano ya procesados y reunidos a fines de 1860 en la isla de Tova y en 1861 en “baie des Grottes” (toponimia que no ha podido identificarse durante esta tesis) y de Puerto Melo. Reclamaban el valor de 460 toneladas de guano procesado, y de otros gastos y perjuicios<sup>71</sup>. Ante esta denuncia, la defensa de Lanaud se construyó sobre el hecho de que el territorio había sido trabajado previamente por él junto con sus trabajadores, quienes habían realizado excavaciones en ese yacimiento del noroeste de la isla, previas a la “invasión” de los hombres de la compañía de Leger. Asimismo, Lanaud establecía que no existía línea de demarcación entre el yacimiento del noroeste de las otras canteras de explotación. El acusado también señaló que los lotes de guano en “baie des Grottes” y en Puerto Melo habían sido trabajados por los hombres del navío *Victor*. En principio, estas acusaciones y la defensa producida permiten establecer que los asentamientos guaneros no circunscribían su explotación a la isla que ocupaban, sino que se extendían a las islas aledañas.

Respecto del conflicto territorial que se plantea en esta fuente, resulta llamativo que el juicio tuviese lugar en un tribunal francés que sentaba jurisprudencia sobre islas patagónicas. Sin embargo, este antecedente cobra sentido al considerar que unos años antes en 1856, Estados Unidos había lanzado el *Guano Islands Act*. Este estatuto federal norteamericano dictaba que, si los ciudadanos estadounidenses descubrían un depósito de guano en una isla, roca o cayo que no estuviese legalmente bajo la jurisdicción de cualquier otro gobierno, y que no tuviese ocupación por los ciudadanos de otro gobierno, esa isla, roca o cayo se consideraría perteneciente a los Estados Unidos. Burnett (2005) ha trabajado sobre la definición de la pertenencia de esos territorios a Estados Unidos, que implicaban anexos al territorio americano pero que, al mismo tiempo, no conformaban parte del territorio soberano. En otras palabras, las islas guaneras apropiadas bajo lo

---

<sup>71</sup> Entre otras cuestiones, se reclamaba el valor del flete que había sido abonado para transportar el cargamento, los salarios de los trabajadores que habían procesado el guano, y el valor del guano sin procesar que había sido abandonado forzosamente en la cantera de la isla Tova, a causa de los actos abusivos y de intimidación cometidos por Lanaud.

que establecía el *Guano Islands Act*, no eran extranjeras, pero tampoco eran parte de Estados Unidos (Burnett 2005). Las potencias mundiales como Francia, Estados Unidos y Gran Bretaña tenían gran necesidad de obtener fuentes de guano asequibles y sin gravámenes, que pudieran tener precios competitivos a aquellos que ofrecía el mercado peruano. Por estos motivos desarrollaban instrumentos legales para aplicarlos en regiones remotas en un marco transnacional de territorios “desterritorializados”, sin soberanía nacional, pero “reterritorializados” como conquistas económicas.

En relación a la presencia estadounidense en la región, ha sido posible establecer que distintos navíos que navegaban bajo la bandera de Estados Unidos cargaron guano en Watchman’s Cape e Isla Pingüino a mediados de siglo. Estos establecimientos estaban a cargo de Henry Powell, un empresario irlandés que naufragó en islote Chato en 1845, donde luego de descubrir los yacimientos guaneros, decidió fundar un establecimiento para explotarlos. Para este propósito, buscó su fuerza de trabajo en Montevideo (Allyn 1879). En 1850 Powell mudó su establecimiento a Bahía del Oso Marino, a Isla Pingüino, aunque la explotación en las áreas aledañas a Cabo Vigía continuó, como muestran los registros malvinenses y la publicidad en *The American Farmer* de 1858 que se reproduce en la figura 19. En esta publicidad se constata la relación norteamericana con esta ubicación, así como la comparación constante con el guano peruano.

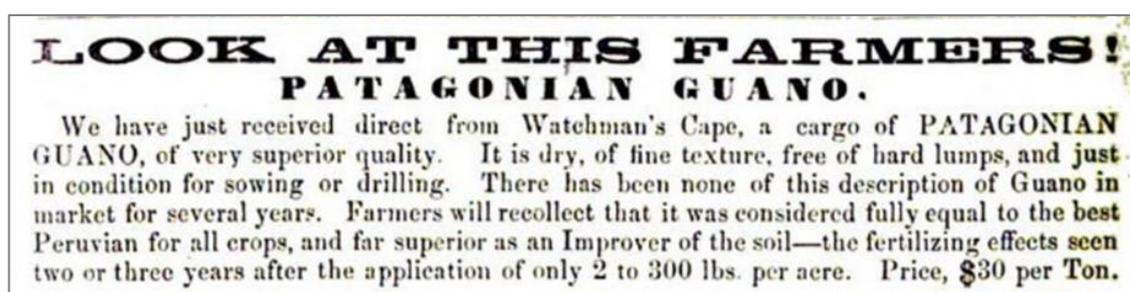


Figura 19. Publicidad de un cargamento de guano proveniente de Watchman’s Cape (ubicado en la provincia actual de Santa Cruz). <sup>72</sup>

---

<sup>72</sup> The American Farmer (1858). The American Farmer: Devoted to Agriculture, Horticulture and Rural Life, Septiembre de 1858. Volumen 8 de la revista mensual, años 1857-1858. Baltimore: N. B. Worthington & Co., Editors. Pag. 410.

A pesar de estas relaciones con Estados Unidos, el establecimiento de Powell no parece haber contado con el respaldo norteamericano ni inglés, aunque ambos gobiernos, tuvieron conocimiento del enclave<sup>73</sup>. El gobierno británico, puntualmente, tuvo noticias sobre Powell y sus actividades en la Patagonia en 1852, cuando relevó información sobre los yacimientos guaneros patagónicos, en la búsqueda de una alternativa más económica al guano peruano.

El 8 de junio de 1852 el conde de Malmesbury, secretario de la oficina británica de Asuntos Extranjeros, instruyó en una carta al capitán Gore, su corresponsal en el Río de la Plata y representante, con el fin de obtener información detallada sobre los yacimientos guaneros en la Patagonia, tanto en las islas como el continente.

“It is known that a large supply of this fertilizing substance is to be found, not only upon the islands off the coast of Patagonia but also on the mainland itself; and as the appropriation of such a supply would be of the highest importance to this country, I have to instruct you to make the closest inquiries as to the exact localities where it exists, and as to the quantity and quality of it in those localities, and to report fully to me on these points.

You will make it your first object to ascertain whether any deposits of this nature are to be found in such isolated and uninhabited localities, whether insular or continental, as may, up to the present time, not have been claimed or recognized as belonging to the Government of any civilized State; in as much as the event of deposits so situated being discovered, they would be available, free of tax or charge payable to any foreign Government to British merchants and speculators.”<sup>74</sup>

La carta de Malmesbury establecía que Gore debía averiguar la ubicación exacta de los yacimientos guaneros y si estos depósitos eran reconocidos o

---

<sup>73</sup> Powell prestó asistencia de manera espontánea a los naufragos del *U.S.S. Jefferson* (Lieutenant Commanding Murray) que se hallaban refugiados en Puerto Deseado, pero no se abordan más detalles sobre la explotación en los documentos oficiales que informaron al Senado estadounidense sobre el incidente.

<sup>74</sup> British and Foreign State Papers (1854-1855). Vol. XLV. Compiled by the librarian and keeper of the papers, Foreign Office.

reclamados por el gobierno o algún estado “civilizado”. Malmesbury buscaba la posibilidad de librar de todo cargo o impuesto a los comerciantes británicos, cuya probabilidad aumentaba si se encontraban áreas del territorio “libres” del poder estatal. Continuaba encomendándole a Gore la tarea de explicarle al gobierno argentino la naturaleza de la demanda de guano que existía en Gran Bretaña, su alto valor y precio y la insuficiencia de la cantidad del producto en ese momento. Gore debía presionar al gobierno argentino sobre la importancia, con vistas a sus propios intereses, de abrir el mercado y fiscalizar tan “livianamente” [*lightly*] como fuera posible este “nuevo y lucrativo” rubro comercial. En contraposición, dos años después Calvo comenzó a denunciar la extracción en artículos de prensa y ante autoridades gubernamentales, enfatizando que la extracción de guano “clandestina” llevaba a la pérdida de capitales nacionales (Caillet Bois 1968).

Estos episodios de colonización informal se dieron en la Patagonia precisamente por su situación de área periférica, presuntamente vacía y sin dominio. Su contracara está en las denuncias de Calvo y en las sucesivas legislaciones que las extracciones suscitaron. En este marco debe pensarse el proceso de colonización y expansión sobre la Patagonia, donde hasta 1870, las poblaciones indígenas eran territorialmente autónomas en su mayor parte, y los intentos de dominio territorial estaban relacionados con economías distantes a la rioplatense, y no solamente por el Estado en formación.

Encomendado por Malmesbury, Gore hizo averiguaciones a través de dos informantes expertos en la región. Luis Vernet (Godoy 1963), quien había impulsado la colonia de Puerto Soledad y James Harris, quien años antes había asistido al capitán Fitz Roy en el relevamiento de la Patagonia (García 2010). Ambos informantes le plantearon que la mayoría de los yacimientos estaban agotados, pero que tres ubicaciones aún tenían existencias (Isla Tova e isla Leones, en el golfo San Jorge e isla Pingüino en bahía del Oso Marino). Harris, puntualmente, informó que todos los viejos depósitos de guano habían sido agotados excepto los de la isla Pingüino, y señaló que en las islas Tova y León (traducida por Gore como la isla “Leones” del golfo San Jorge) existían unos yacimientos que aún, según la información del momento, no habían sido

explotados<sup>75</sup>. Harris creía que este guano era de una calidad inferior, y que los barcos lo habían estado evitando ya que existían unos dos pies de tierra por encima de la capa de excremento<sup>76</sup>. El marinero sugirió a Gore encontrarse con Powell, “quien podía ser un buen informante sobre el tema”. Un día después de escribir esa carta, Harris volvió a comunicarse contándole a Gore sobre su encuentro incidental con el mayordomo de Powell en Buenos Aires, y que éste ya había regresado a la costa patagónica. Según el mayordomo, el guano de las islas Tova y Leon [sic] ya no estaba disponible porque una compañía francesa había estado llevando cargamentos cuantiosos a Montevideo. Por otro lado, continuaba Harris, la isla Pingüino también se encontraba agotada, y las distintas compañías estaban a punto de abandonar totalmente la costa.

Esa información fue diferente a la que Luis Vernet brindó a Gore, señalando que todos los depósitos de guano del litoral patagónico estaban exhaustos, excepto el de la isla en la Bahía Oso Marino, donde al removerse el guano se había encontrado otro depósito debajo de una estratificación de piedras (Godoy 1963). Es probable es que la información de Vernet fuese correcta, y que en esa época todavía hubiese cantidades de guano significativas en Bahía Oso Marino, ya que entre 1852 y 1856 se registran viajes relacionados con esta ubicación (ver Anexo 1, tabla 5). A mediados del siglo XIX, los gobiernos argentinos y el gobierno británico avanzaban a tientas sobre las actividades costeras que operaban en la Patagonia. El conocimiento sobre los yacimientos de guano requería de la inteligencia que los actores locales podían proveer. Pero al mismo tiempo, quienes estaban involucrados en la extracción, necesitaban permanecer en la oscuridad para evitar la fiscalización. Las maniobras de Malmesbury y Gore dejan abierta la pregunta sobre el papel que cumplió efectivamente el gobierno británico en estas explotaciones guaneras. Queda por determinar si estas averiguaciones tuvieron relación con el hecho de que, años más tarde, en 1857, una firma

---

<sup>75</sup> British and Foreign State Papers (1854-1855). Vol. XLV. Compiled by the librarian and keeper of the papers, Foreign Office.

<sup>76</sup> El guano descrito debajo de capas de tierra o de piedras, parece guardar semejanza con la descripción del guano de *Carrière* del análisis de Malaguti en 1861.

británica se encontraba explotando los yacimientos de la isla Leones.

Para el último tercio del siglo XIX, el emergente Estado argentino comenzó a interesarse por los recursos pesqueros y costeros de la región patagónica, y se dieron intentos de regulación de la actividad guanera en el continente por parte del gobierno nacional, tanto bajo la forma de permisos como de prohibición. Las leyes que se encargaron de estas regulaciones han sido estudiadas por García (2009): en 1871 el Congreso Nacional había votado una ley que declaraba la libre explotación y extracción de guano en las costas e islas patagónicas, mediante el pago de ciertos derechos, lo que había sido en la práctica imposible de controlar. A raíz de esta ley se entregaron distintos permisos: entre otros, en 1872 Sarmiento otorgó permiso a la solicitud de D. Duncaun Mac-Donald para exportar guano de las costas de Patagones en las latitudes del sur: 50° 21', 50° 25', 49° 16', 49° 19', 51° 36', 50° 38' y 51° 10' (Calvo 1879). Es posible identificar en estas latitudes a las islas de Monte León, Banco Cormorán, Banco Justicia I, Isla Deseada y posiblemente Isla Leones o Pico Quebrado. Es necesario mencionar que estas coordenadas quedan lejos de Patagones, lo que habla de un grado de generalidad de la aspiración soberana nacional. Unos años después, en 1876, se autorizó a la firma Sáenz Rozas, Bordy y compañía para la explotación de guano (García 2009). Por último, en 1878 se otorgó una concesión de las islas patagónicas entre las latitudes 44° S y 50°S por el plazo de diez años a la firma *Dobbins & Ca.* que incluía la extracción de guano, aceite de pingüino y “pesca” de focas, con determinadas fiscalizaciones para cada producto<sup>77</sup>.

Para entonces, distintos episodios prueban que la Marina Argentina dirigía esfuerzos a regular la actividad. Algunos de los permisos fueron foco de incidentes con Chile. Estos fueron los casos de los permisos a la barca francesa *Jeanne Amelie* (capitán Juan Quevedo), y a la *Devonshire* (capitán desconocido), para realizar la extracción y carga de guano, ya que ambas naves fueron capturadas por la cañonera chilena *Magallanes* con dos años de diferencia. Martinic Berós (1971) entre otros autores, ha trabajado cómo estos

---

<sup>77</sup> Memoria de la comisaría general de Inmigración correspondiente al año (1878). Buenos Aires: La Tribuna.

arrestos provocaron una disputa internacional que, junto con otras tensiones territoriales, llevaron a la ocupación chilena del río Santa Cruz que posteriormente, en 1878, fue ocupada por los militares argentinos.

García (2009) desarrolló cómo en 1879, el presidente Nicolás Avellaneda derogó la ley de la libre explotación y extracción, al considerar que no limitaba épocas, localidades, ni respetaba períodos de reproducción de especies y, en 1880, el Congreso aprobó otra ley que prohibía la caza, pesca y extracción de guano en la costa patagónica. La ley prohibió las actividades con el objetivo de poder establecer lo que se consideraba un conocimiento científico adecuado, que permitiera elaborar una reglamentación que favoreciera la administración racional de los recursos marítimos. A fines de 1880, se comenzaron a autorizar solicitudes de pesca y extracción de productos naturales bajo ciertas condiciones que no fueron cumplidas, y en 1892, el gobierno nacional declaró nulos y sin valor los permisos que se habían otorgado (García 2009). La atención del estado en cuanto a la costa atlántica patagónica, que derivó en estudios científicos y prohibiciones y permisos, pone en evidencia un renovado interés por la costa regional y sus recursos, coincidente con la expansión territorial en la región y la pérdida de autonomía de las poblaciones indígenas que sobrevino con la denominada “Conquista del Desierto”. Se produjo entonces una reafirmación sobre la soberanía de un territorio que hasta entonces “no pertenecía a nadie”, lo que habilitaba su conquista y repartición entre distintos poderes privados, y en una nueva reterritorialización.

Respecto del posible impacto de estos viajes en el proceso de dispersión de especies, el flujo proveniente de Montevideo pudo haber afectado a los distintos puntos insulares que eran explotados en las latitudes septentrionales (como las islas Leones y Tova del golfo San Jorge), en oposición a otras áreas con temperaturas más frías. La salinidad promedio del puerto montevideano es más baja que la de los puertos patagónicos 16,8<sup>o</sup>; 24.9 UPS: Unidades Prácticas de Salinidad), pero puede ascender a <33.2 UPS en períodos o

temporadas secas<sup>78</sup> (Scarabino *et al.* 2015). Estas variaciones y otras que ocurren entre estaciones del año con diferentes condiciones climáticas y oceanográficas sugieren que muchos organismos podrían haber sobrevivido los largos viajes hacia Patagonia. Distintas áreas del norte de la región presentan similitudes con aquellos puertos que enviaban navíos guaneros como Le Havre, Londres y Nueva Inglaterra (Ver Anexo 4, Tabla de Temperatura y Salinidad). Otro factor otorga más probabilidades a las embarcaciones guaneras como vector es que este tipo de viajes solía llegar a la región en las estaciones más cálidas, favorables para la reproducción y prosperidad de los organismos introducidos.

Durante este capítulo se han establecido y recopilado, a través de distinta documentación y literatura, once ubicaciones donde funcionó la extracción de guano desde 1840 hasta 1911. La información conforma solo una parte de la historia guanera regional que, según indican otros registros, tuvo lugar en muchas otras localizaciones<sup>79</sup>, lo que hace posible inferir una extracción significativa. El análisis documental ha permitido establecer la práctica de la explotación regional, que en ciertos casos involucró importantes modificaciones del paisaje costero con motivo de establecer campamentos y estaciones ~~por períodos prolongados de extracción~~. Aunque la mayoría de la documentación plantea que el guano patagónico era de calidad inferior al del Pacífico, la reconstrucción histórica de los emplazamientos guaneros en la Patagonia da cuenta de la existencia de explotaciones sistematizadas, cuyos intervalos duraron años y hasta décadas dependiendo de los recursos de cada punto geográfico. Ligadas con la extracción de guano, aparecen otras actividades como la elaboración de aceite de pingüino, pescado, cacería de lobos marinos e incluso la cría de ganado<sup>80</sup>. La diversidad de dispositivos para

---

<sup>78</sup> Según datos históricos (climate.org) del clima en Montevideo, las lluvias se mantienen en todo el año con picos en marzo, abril y octubre, y diciembre es el mes en que menos se producen.

<sup>79</sup> Los otros puntos donde tuvo lugar esta extracción pueden verse, por ejemplo, en la correspondencia de Calvo (1879) y el análisis de Malaguti (1861). Los permisos otorgados en la década de 1870, por otro lado, entre diferentes latitudes, permiten concebir una mayor dimensión de islas explotadas.

<sup>80</sup> La compañía *Smith Bros. & Co de Montevideo* se ocupó primero de la extracción

obtener el guano y estos otros productos debió implicar niveles de rentabilidad que hicieron que se justificara continuar con la logística de las explotaciones y los viajes, prolongando las estadías en sitios aislados, algunos hostiles, lo que permite comprender las motivaciones y la significación del capital extraído.

Los emplazamientos involucraron una logística de rutas navieras, fuerza de trabajo, infraestructura material y tecnología de carga, y el aprovisionamiento de las poblaciones trabajadoras mediante cría de animales domésticos, posiblemente huertas con semillas introducidas y viajes de aprovisionamiento de agua y carne. Se trató de comunidades de configuración cosmopolita, que convivieron y se integraron con una fuerza laboral de procedencia diversa, para extraer y procesar este producto, ante los riesgos de las hostilidades de los nativos y la escasez de provisiones. Ciertas compañías tenían barcos que se encargaban específicamente de la explotación y transporte de lo producido en su propio emplazamiento. También se dirigían a cargar guano navíos sin filiaciones con estas empresas. Se dio cuenta de al menos dos casos de naufragios que devinieron en explotación, producto del oportunismo en una región que estaba carente o imposibilitada de ser alcanzada por la regulación estatal. Los emplazamientos solían funcionar con una lógica de procesamiento para que los navíos que llegaban pudiesen cargar el producto ya procesado. El proceso de carga también tenía sus complejidades. La extracción de guano, de este modo, contó con cierta sofisticación logística que estuvo caracterizada por las estadías prolongadas en el territorio, a diferencia de sus predecesores en materia de extractivismo, los loberos y balleneros.

En los distintos terrenos explotados aún se conservan restos materiales de las infraestructuras necesarias para la extracción, que no han tenido un abordaje sistemático, sino apenas aproximaciones exploratorias en las islas

---

de guano, y luego se diversificó hacia el negocio ganadero. En 1911, el navío *Starlight* parte de *New Island* hacia Gran Bretaña con un cargamento de aceite y guano (ver Anexo 1, Tabla 5). Camille Febvrel y René Bossiere, quienes estaban vinculados con los establecimientos franceses en isla Leones, también estuvieron interesados en la cría de ovejas (Coronato 2017)

Leones y Tova de golfo San Jorge que no incluyeron arqueólogos (Coronato 2017). Pero todo indica que posiblemente otras ubicaciones también posean marcas materiales del paso de esta industria. El 15 de enero del 2015 un biólogo marino que trabaja en CCT-CENPAT halló accidentalmente un fragmento de porcelana en la colonia de cormoranes de isla Arce (Fig. 20), que sugiere que las islas patagónicas merecen una investigación más profunda en este sentido, capaz de hacer justicia a su

patrimonio histórico-cultural y recuperar su memoria. Las ubicaciones actuales de las colonias de cormoranes imperiales y pingüinos permiten concebir la dimensión de esta historia extractiva. Aun cuando es probable que estas colonias de aves sufrieran bajas demográficas, sobre todo en el caso de industrias de aceite de pingüino, e incluso pudieron haber desaparecido por los años de explotación, su existencia parece haber continuado en varios casos.

Es probable que las ubicaciones donde se instalaron establecimientos guaneros, especialmente aquellos que recibieron un gran caudal de barcos durante periodos extensos de tiempo, como isla Tova y Leones (Golfo San Jorge) e isla Pingüino, presenten ciertas modificaciones en sus paisajes no solo a nivel extractivo sino en materia de introducción de especies. El tráfico parece haberse dado durante las estaciones más cálidas (ver Anexo 1, tabla 5), ya que la mayoría de los anclajes en la región han tenido lugar en la primavera y verano, estaciones cálidas que presentan condiciones favorables para las introducciones. Isla Leones en el río Santa Cruz quizás registre un número menor de modificaciones, o al menos diferentes en materia de introducción de especies, en tanto se ubica en un afluente de agua dulce.



Figura 20. Fragmento de porcelana hallado en la superficie de nidificación de una colonia de cormoranes imperiales, en isla Arce, en enero del 2015.

Algunos viajes dieron cuenta de una estancia de al menos dos meses en un mismo fondeadero (Allyn 1879): Si estos viajes son un indicador, este tiempo era sobremanera suficiente para que los barcos operaran como vectores de los procesos de introducción. Asimismo, la carga del guano implicaba que debía soltarse un lastre en cada viaje que venía a buscar el producto, lastre que posiblemente también transportaba organismos de otra región.

Los puertos de las Malvinas y Montevideo constituyeron nodos en el curso de estas extracciones, donde se embarcaba y desembarcaba el producto, se proveía a los emplazamientos, circulaban sus dueños y autoridades, y se establecían compañías guaneras. El puerto de Le Havre fue otro enclave importante que desde el hemisferio norte recibió grandes cantidades de guano, y desde donde provenían varias compañías. De existir fauna y flora en común con los puntos explotados (por ejemplo, entre Le Havre e Islas Tova y Leones (golfo San Jorge), es probable que se deba a la circulación de viajes guaneros.

Malvinas tuvo relación con las actividades guaneras regionales. Además de los viajes registrados en la tabla de Fondeaderos en Malvinas relativos al guano (Ver Anexo 1, tabla 5), existe una cantidad de barcos que vinieron por guano a la Patagonia, aunque no especifican qué área explotaron<sup>81</sup>. Por otro lado, los anclajes registrados en las islas involucran relaciones con los

---

<sup>81</sup> En junio de 1851 la barca británica *Panama* (capt. Turner) llegó a las Malvinas desde Patagonia con un cargamento de guano que tenía por destino Inglaterra. En Malvinas se embarcó el capitán Sullivan y su familia para volver a Gran Bretaña según arreglos previos. Esto sugiere o bien que Sullivan pautó este encuentro mediante correspondencia con Europa –a sabiendas que existían barcos explotando guano en la región, o bien que este encuentro se había efectuado durante la visita del cutter *Margaratha* del mes previo, enfrascado en actividades guaneras en la costa. En agosto de 1854 la barca prusa *Solway* llegó en muy mal estado a las Malvinas y fue declarada no apta para navegar [*Condemned*]. Hacia el 18 de octubre de 1855, fue reparada y apropiada por la *Falkland Island Company*, que además hizo traer 10 hombres para su servicio desde Monte Video. La *Solway* (capt. Williams) partió hacia Patagonia y en febrero de 1856 volvió a Malvinas con un cargamento de *Guano & Hides* [Guano & Cueros] proveniente de allí. El 17 de abril el bergantín danés *Immanual* (capt. Moburg) que había llegado en marzo con destino a Stanley de Río de Janeiro con un cargamento general, en consignación de un residente malvinense, se retiró con un cargamento de *Guano, seal oil & skins, hides & cf* [Guano, aceite de lobo & pieles, cueros & cf]. Es posible o bien que la *Solway* haya dejado allí un cargamento de guano que el *Immanual* retiró, o que el *Immanual* se llevara otro cargamento de guano proveniente de una extracción que no aparece en los registros.

establecimientos guaneros del continente, e indican un conocimiento y en ocasiones participación concreta de las autoridades y los residentes de las islas en la explotación, en la que tuvo un papel, así fuera breve, la *Falkland Island Company*. La mayor parte de estos anclajes ocurrieron entre 1851 y 1856, lo que demuestra más participación en estos años. Asimismo, la administración británica en las Malvinas tuvo el control de la extracción guanera en *New Island* desde mediados del siglo XIX, estableciendo licencias, contratos y autoridades que gravaron y regularon la actividad. Por parte del Estado nacional, la fiscalización y normalización de la extracción de recursos en la región comenzó a realizarse en 1870, momento que coincidió con su expansión soberana sobre los territorios y las poblaciones de la Patagonia. Hasta entonces, los barcos y establecimientos en el continente operaban generalmente sin permisos, y posiblemente sin necesidad de ellos, aunque no se descarta que esporádicamente recibiesen visitas intentando regular la explotación. Bourne, sobre su visita en 1849 al establecimiento guanero de Isla Leones (río Santa Cruz) relata sobre un rumor según el cual el gobernador de Buenos Aires, Juan Manuel de Rosas, tenía previsto enviar barcos a la costa patagónica para disuadir a las tripulaciones que se encontraban recogiendo guano (Bourne 1853).

En el otro extremo de la actividad extractiva, distintos gobiernos parecieron haber apoyado a las compañías que se adueñaban de los recursos del territorio. La presencia francesa aparece con fuerza sobre todo en el área del golfo San Jorge en las islas Leones y Tova, y a fines de siglo también en la isla Pingüino. Estas explotaciones fueron respaldadas con navíos de guerra de dicho país que visitaban el área con frecuencia, y como se ha demostrado en el documento producido por el tribunal comercial de Le Havre, contaban incluso con jurisprudencia a fines de regularizar las actividades de sus connacionales en estas islas desiertas.

A pesar de que no se han encontrado fuentes que conecten explícitamente Carmen de Patagones con las explotaciones guaneras, se ha constatado la vinculación del lobero Harris de Patagones con el empresario guanero Henry Powell, lo que evidencia algún tipo de contacto con estos establecimientos. Por otro lado, en la década de 1870 se hallan algunas conexiones de las

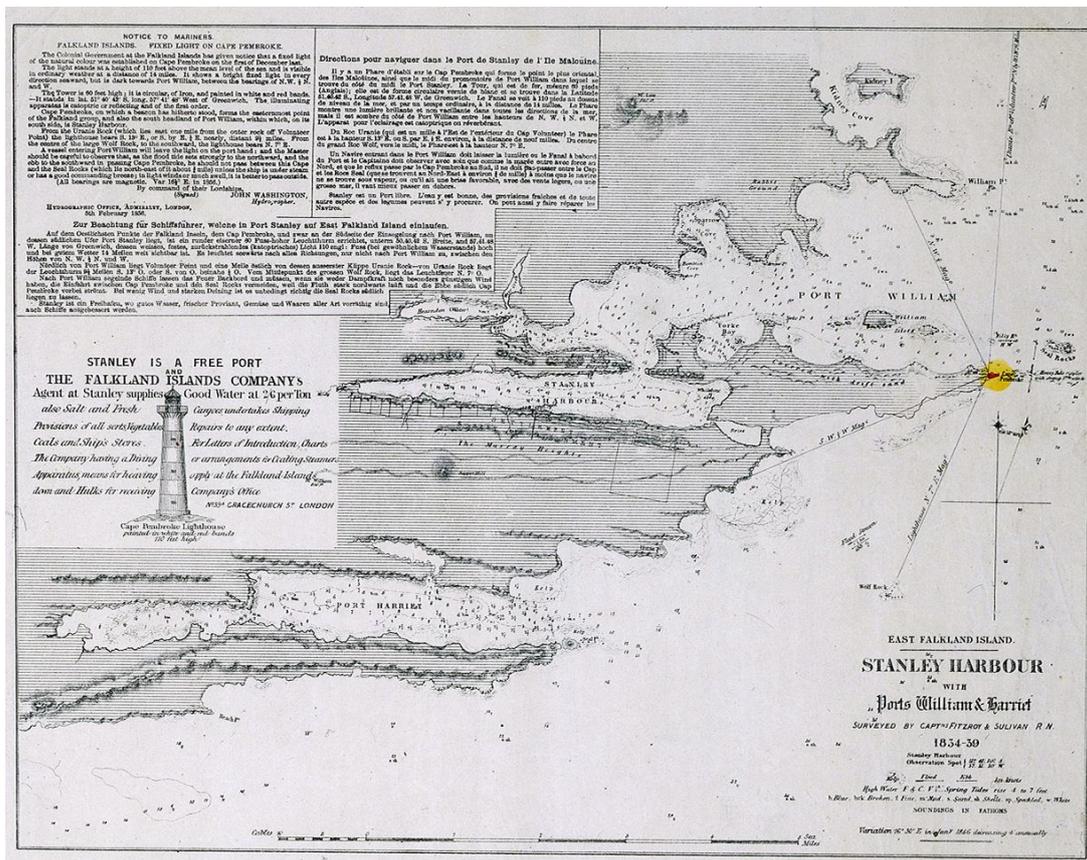
explotaciones de las islas Tova y Leones (golfo San Jorge) con la colonia galesa del valle del río Chubut (Coronato 2017). Las fuentes, por el momento, muestran que las autoridades y la población de las islas Malvinas (el lobero Smyley o el comandante político militar de Malvinas, Vernet) estaban más asociados con la actividad guanera del continente que los actores residentes en el litoral como Harris. En el capítulo anterior se presentó un informe de 1865 relativo a los recursos pesqueros patagónicos, por parte de la autoridad de Carmen de Patagones con destino al Departamento de Estadística Nacional, pero resulta llamativo que este incluye apenas una referencia del guano y su abundancia en las islas patagónicas<sup>82</sup>. Las dimensiones de la extracción del guano en Patagonia permanecen, hasta 1870, fuera del alcance del gobierno de la provincia de Buenos Aires, lo que da cuenta de las dificultades y limitaciones del estado en ciernes, y la imposibilidad de fiscalizar estos capitales. Por último, no es sorprendente que la población del archipiélago malvinense estuviese involucrada en la extracción guanera y lobera del continente ya que, como demuestra el capítulo que sigue, Malvinas tuvo un lugar central en la economía regional y como agente exportador.

---

<sup>82</sup> Juzgado de Paz de Patagones, 1865, Notas y Oficios Varios Marzo, Juez Bernabé A. García.

# CAPÍTULO 5:

## LA NAVEGACIÓN EN LAS REDES GLOBALES Y REGIONALES: PUERTOS DE ESCALA EN MALVINAS



Carta de la isla Gran Soledad y Puerto Stanley con aviso publicitario (1856). Diagrama del faro de Cabo Pembroke con instrucciones en inglés, francés y alemán.

## Capítulo 5. La navegación en las redes globales y regionales: puertos de escala en las islas Malvinas

En este capítulo se analiza la importancia de las islas Malvinas en las redes navieras regionales y globales, y cómo su papel se vio transformado antes y después de la ocupación británica. Se ha podido dar cuenta de las dimensiones del tráfico que atravesaba el mar patagónico y los derroteros de los navíos con foco en el archipiélago malvinense, desde fuentes como el Registro de Entradas y Salidas de Puerto Soledad<sup>83</sup>, bajo la administración rioplatense (1826-1832), y el Registro de Entradas y Salidas de Malvinas<sup>84</sup> bajo la administración británica (1842-1914, con una brecha en la documentación entre 1881 y 1883). Los registros del archipiélago dan cuenta de los reportes históricos más completos y precisos del movimiento portuario patagónico del período estudiado en esta tesis. Asimismo, se ha abordado documentación heterogénea como periódicos, publicidades, guías de navegación<sup>85</sup>, y cartografía que da cuenta de un reposicionamiento de las islas Malvinas en las rutas internacionales desde 1840. Estas fuentes se abordan desde diferentes preguntas, y permiten describir las relaciones marítimas de las Malvinas con el objeto de entender sus conexiones y sus implicancias. ¿Qué importancia tenía el archipiélago? ¿Qué navíos fondeaban en sus puertos y con qué necesidades? ¿Cuáles eran sus conexiones? ¿Cómo se transformaron?

El capítulo retoma algunas nociones sobre el contexto de la economía mundial, y la importancia de la navegación y el funcionamiento de los puertos de escala en el siglo XIX. Luego, se explican los métodos mediante los cuales se abordaron los registros portuarios. Se desarrolla el reposicionamiento de la capital de las islas de Puerto Soledad a Puerto Stanley con el cambio de

---

<sup>83</sup> AGN, FLV, Legajo 129, Carpeta 61. Arrivals and Sailings of vessels touching at the East Falklands, Begun the 9<sup>th</sup> June 1826.

<sup>84</sup> Shipping Registers held by the Jane Cameron National Archives. Transcripción de los registros portuarios disponible en <http://www.nationalarchives.gov.fk/online-collections/shipping/shipping-registers>

<sup>85</sup> Las guías de navegación constituían libros que circulaban con información relativa a las costas, corrientes, accidentes geográficos e islas que podían encontrarse en distintos lugares del mundo.

dominación, y se contemplan en el análisis las transformaciones de las rutas marítimas y el lugar del archipiélago entre el mar Antártico, el Atlántico y el Pacífico, en las lógicas del sistema económico mundial. En el anexo se presentan cartografías, gráficos y tablas capaces de delinear visualmente la actividad portuaria y las conexiones malvinenses. Hacia el final, se trabaja sobre las conexiones marítimas regionales y se representa cartográficamente la circulación interregional de los viajes navieros.

### **Los registros portuarios y su abordaje metodológico**

El mar patagónico constituyó un área de circulación desde el descubrimiento del Estrecho de Magallanes y el posterior descubrimiento del Estrecho de Le Maire. El carácter de pasaje entre los océanos Atlántico y Pacífico estuvo presente, con fluctuaciones, hasta la apertura del canal de Panamá en 1914. Aunque en términos generales se evitaba fondear en la región, la falta de provisiones, agua o necesidad de reparaciones implicó para muchos viajes un anclaje obligatorio. Conforme se fundaron nuevos puertos en el litoral, como Punta Arenas, Ushuaia, Santa Cruz, la circulación de bienes comenzó a tener lugar entre estos puertos, y las relaciones intrarregionales cobraron una nueva complejidad por su intercambio comercial. Malvinas tuvo un lugar primordial en la historia regional naviera, con sus puertos profundos, refugiados y de fácil acceso, y por sus fuentes de agua dulce y abundancia de animales. Es de destacar que la ocupación británica de las islas ha sido atribuida a su ubicación estratégica en la ruta de Cabo de Hornos (Caillet-Bois 1948, Minchinton 1985, Lorenz 2014).

Si bien la historia del mar patagónico no puede y no debe definirse únicamente por su rol periférico en la economía mundial, resulta necesario entender su funcionamiento económico en el sistema global. Como han demostrado distintos antecedentes que se retoman en este capítulo, el desarrollo y el crecimiento de la colonia británica en Malvinas fueron sustentados desde su lugar “periférico”. La necesidad de un pasaje entre los océanos Pacífico y Atlántico se relaciona con las rutas del período, que permitieron cadenas de producción y comercialización a nivel global. En términos generales, el fenómeno de la globalización se ha establecido como

propio de los últimos ciento cincuenta años, y su inicio se suele considerar junto con la revolución industrial. Sin embargo, distintos autores coinciden en que las raíces de la globalización actual<sup>86</sup> se extienden más allá en la cronología, en los inicios del comercio transnacional (Ferrer 1996, Cooper 2005, Martín-Cabello 2013). En el siglo XIX las conexiones transoceánicas tenían un funcionamiento regular con fluctuaciones relativas a las demandas y ofertas de diferentes lugares del mundo. Estaban relacionadas con dinámicas extractivas que involucraban (y aún hoy involucran) la explotación, desplazamiento y reubicación de recursos naturales y sus beneficios (Willow 2019).

El extractivismo se define como las distintas formas de apropiación de los recursos naturales que son desplegadas por el ser humano, y se ha relacionado históricamente con la exportación de esos recursos (Gudynas 2015). El término fue por mucho tiempo utilizado con relación a la explotación minera o petrolera, pero Gudynas (2015) ha señalado que debe ampliarse a otros sectores. Actividades de ese tipo tienen larga data, y en la actualidad es llevada a cabo por grandes corporaciones transnacionales y en otros casos por los propios Estados sobre sus territorios. La extracción se rodea con un aura de beneficios económicos y éxitos tecnológicos. Finalmente, los modos de organización social y económica del extractivismo están directamente afectados por factores globales, pero su materialidad siempre es local (Gudynas 2015), materialidad que se extrae y procesa para el beneficio de las economías centrales. De esta manera, las economías dependientes o “periféricas” son incorporadas en una economía mundial cuya conformación estuvo determinada casi exclusivamente por los modelos de integración de las economías dominantes o “centrales”, como lo han planteado Fodor y O’Connell (1973). El desarrollo teórico de estos autores debe considerarse en el marco de la “teoría de la dependencia” y la corriente originada por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), que en las

---

<sup>86</sup> Ferrer (2007) la define sintéticamente como “un sistema de redes en las cuales se organizan el comercio, las inversiones de las corporaciones transnacionales, las corrientes financieras, el movimiento de personas y la circulación de información que vincula a las diversas civilizaciones” (2007: 431)

décadas de 1960 y 1970 intentaba explicar las dificultades de algunos países para el despegue y el desarrollo económico. Su teoría es útil para explicar cómo la periferia está sujeta a transformaciones significativas cuando se dan desplazamientos en el peso y en las esferas de influencias de los diferentes centros (Fodor y O'Connell 1973).

En diálogo con la teoría se observa que los materiales extraídos se utilizaban para abastecer a Gran Bretaña, que determinaba gran parte de la economía mundial, y al resto de Europa. Este abastecimiento implicaba un sistema de transporte funcional, eficiente y capaz de sostener cadenas de producción a través de latitudes y longitudes. Minchinton (1976) ha estudiado cómo este sistema, eminentemente naviero, se nutría de un entramado portuario, compuesto por diversos *ports of call* [puertos de escala] que facilitaban la navegación y el tránsito de mercancías hacia Europa. En la actualidad, los cambios tecnológicos de navegación y los canales interoceánicos han disminuido la necesidad de estos puertos, pero en el siglo XIX los puertos de escala británicos entretejían una geografía de comercio específica. Cada uno de estos puertos era el resultado de un conjunto de relaciones comerciales, tecnología marítima, organización política y condiciones meteorológicas (Minchinton 1976). Debían ser capaces de satisfacer necesidades como la carga de carbón, provisiones y agua, a partir de lo cual generaban ganancias y se expandían, y estos procesos tenían efectos en sus respectivas zonas de influencia. Puerto Stanley en las Malvinas constituía uno de estos puertos estratégicos como parte de una lista que integraba, entre otros, los puertos de Cabo Verde, la isla de Santa Helena y Ciudad del Cabo (Minchinton 1976). La ubicación estratégica del archipiélago entre 1800 y 1914, sus balizas e infraestructura portuaria, y su lugar en la economía regional hicieron que mantuviese relaciones y conexiones con puertos y costas específicas. Estas conexiones son las que se estudiarán a lo largo del capítulo.

En relación con la cartografía elaborada para mostrar las conexiones marítimas, se han tomado decisiones con el fin de evitar los mapas “planos” de proyección tradicional. Bascopé (2018) retoma a Dodds cuando sostiene que la perspectiva “norte-sur”, o de “fin del mundo”, corresponde a la época

de los “geógrafos militantes”, agentes metropolitanos que luego de explorar la región diseñaron imágenes australes y extremas al servicio de la administración imperial o del Estado nacional para el que trabajaban. En este sentido, el autor considera que esta perspectiva fue transmitida del período colonial al período nacional de administración política, a través de diferentes textos jurídicos y acumulaciones de imágenes geográficas. Los mapas actuales, con sus proyecciones planas y disecciones geográficas, trastocan las dimensiones y fronteras del territorio austral, y las distancias que sugieren son engañosas. Es por esto por lo que la cartografía realizada para esta tesis ha incorporado la proyección sobre la Antártida, que permite relativizar las distancias geográficas de las rutas históricas, y representar el eje en la “periferia” patagónica.

Respecto a las fuentes abordadas en este capítulo, que han sido recuperadas parcialmente en los capítulos anteriores, es necesario destacar que la documentación de los registros portuarios malvinenses es de un carácter excepcional, y que contiene información valiosa en términos cuantitativos y cualitativos. Para abordar los grandes volúmenes de información, esta documentación ha sido volcada en una base de datos con el objetivo de considerar el tráfico de los navíos hacia el archipiélago. A continuación, se procederá a describir estas fuentes y las herramientas con las cuales se sistematizaron.

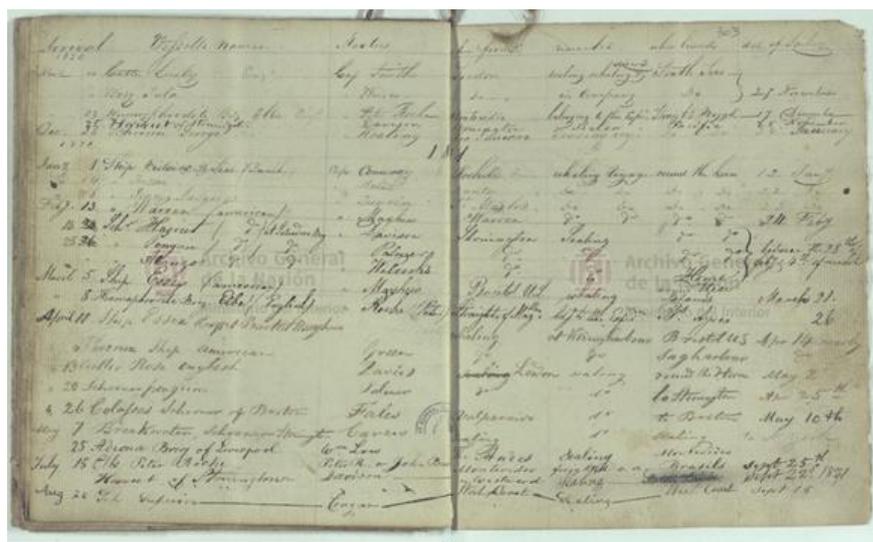


Figura 21. Fondo Luis Vernet, AGN, Legajo 129, Carpeta 61. Foja 11 y 12.

El primer registro naval relevado data entre junio de 1826 y enero de 1832, se produjo bajo la administración rioplatense y reúne un total de 109 anclajes. El documento se halla digitalizado en el AGN (Fig. 21), y ha sido transcrito con el fin de analizarlo en esta tesis. El registro se realizó bajo la autoridad de Vernet, y está escrito en inglés con el título “Arrivals and Sailings of vessels touching at the East Falklands”. La documentación original tiene el formato de una planilla con varias columnas donde se completan los datos de cada anclaje, tituladas “Arrival”, “Vessel’s Name”, “Masters”, “Where From”, “Remarks”, “Where Bound”, “Date of Sailing”. Este primer registro, organizado por las autoridades de Buenos Aires, presenta detalles sucintos y permite caracterizar la mayoría de los viajes según su propósito (“Whaling”, “Sealing”, “Merchantmen”, “Trading Vessel”, etc.). En términos generales, no se brindan observaciones sobre los motivos de entrada al puerto.

Se ha hecho referencia a Matthew Brisbane en el capítulo anterior, un lobero británico que se radicó en las islas bajo la autoridad de Vernet. Es posible que el registro fuera realizado y completado por Brisbane y por este motivo estuviese en inglés. Brisbane era el segundo al mando de las islas y fue quien arrestó a las naves loberas *Harriet*, *Breakwater* y *Superior*. En la época, las denominaciones “Malvinas” y “Falklands” parecen operar como una traducción del español al inglés. Los nombres propios también eran susceptibles de traducción como ya se comentó para el caso de Luis Piedra Buena, quien figura en el registro británico como “Goodstone L.”, a bordo del *Nancy*. Esto sugiere que, en la Patagonia, la soberanía del territorio no se tejía ni se disputaba por la trama del idioma, y tampoco por la nacionalidad de quienes la habitaban. Vernet mismo era hamburgués y solo unos pocos habitantes de su colonia en Malvinas eran criollos. No obstante, él había sido nombrado comandante político militar de las islas Malvinas y hablaba en términos soberanos en nombre del gobierno del Río de la Plata. La comprensión de la dinámica naviera y de la explotación de recursos permite este tipo de observaciones, que se acercan desde otro lado a la discusión histórica de la soberanía, las denominaciones, o el tipo de relaciones transnacionales que se dan en la isla.

En relación con los registros bajo la administración británica, realizados

entre 1842 y 1914, componen un total de nueve volúmenes que están transcritos por el Archivo Jane Cameron (<http://www.nationalarchives.gov.fk>), domiciliado en Puerto Stanley, y que están disponibles para la consulta en su sitio web. Se han extraído los datos de los registros asentados entre 1842 y 1914. Se descartó la información relativa a aquellos anclajes producidos en puntos antárticos como Georgias del Sur [Where Entered: South Georgia] o las Shetland del Sur [Where Entered: Deception / Deception Harbour Port Foster], al producirse estos fuera del de recorte geográfico inicial establecido para esta tesis. A pesar de eso, es necesario considerar que estos puntos antárticos estaban incluidos en la transcripción del registro malvinense, y eran islas hacia y desde donde iban y provenían embarcaciones balleneras y loberas. El total de registros restantes realizados entre 1842 y 1914 brindó un número de 4.492 anclajes.

JANE CAMERON NATIONAL ARCHIVES: SHIPPING REGISTER - VOLUME I - 1842 TO 1878  
[SHI/REG/1]

Date of Entry	Vessel's Name	Country	Description	Tonnage	Name of Master	No of Crew	Passengers	Days Out	Where Bound	Goods or Ballast	Where Entered	Where From	By Whom Entered (Notes)	Date Cleared
1842 Jan 15	HEBE	British	Brig	189	ANDERSON, C F				Falklands			London	With Lieut. Governor Moody and servants, Mr Robinson, Detachment of Sappers and Miners on board, and stores for the Colony.	1842 Feb 12
1842 Jan 15	HMK SPARROW	British	Ketch	160	TYSSEN, Lt Comm RN				Rio de Janeiro			West Falkland	Surveying the Islands	1842 Feb 12
1842 Jan 26	HMK ARROW	British	Ketch	150	ROBINSON, Lt Comm RN				Rio de Janeiro			West Falkland	Surveying the Islands	1842 May 04
1842 Apr 12	CHAMPION	British	Brig	200	HOLT, A F				Falklands			Rio de Janeiro	With cargo and passengers	1842 May 04
1842 Jan 15	SUSAN	British	Brig	150	ALLEY				Rio de Janeiro			West Falkland	Whaling around the Islands	1842 Jan 18
1842 Jan 15	ALONZO	American	Schooner	58	PARRY				Out of repair			West Falkland	Sealing schooner out of repair	1842 Jan 18
1842 Jan 15	FANNY	French	Barque	320	HATHAWAY				Haave de Grace			Pacific	Called for refreshments	1842 Feb 02
1842 Jan 28	JOHN COCKERELL	American	Ship	400	WALSH				United States			Pacific	Called for refreshments	1842 Feb 15
1842 Apr 16	ALARM	British	Brig	220	PATZCHER				Falkland Islands			Monte Video	With Mr Culey and family and Goss as Passengers, and Cargo for sale	1842 May 15
1842 Apr 10	MARY ANNE	British	Brig	150	PARKER				London			Falklands	Whaling around the Islands	1842 May
1842 Apr 10	SOCIEDADE	Oriental	Schooner	95	ESPINO				Falklands			Rio de Janeiro	With cargo for sale	1842 Apr 12
1842 May 02	GOVERNOR HALKETT	British	Ship	500	SILVER				London			Sydney	Called to stop a leak. This vessel had a valuable cargo of oil & on board. She was hove down with the assistance of the crews of HMS Erebus and Terror.	1842 Jun 12
1842 Apr 06	HMS EREBUS	British	Ship	500	ROSS, Capt RN				South Pole			South Pole	The Antarctic Expedition under Sir James Ross - came into the Falklands to refit and refresh during the winter months	1842 Nov
1842 Apr 06	HMS TERROR	British	Barque	326	CROZIER Capt RN				South Pole			South Pole	The Antarctic Expedition under Sir James Ross - came into the Falklands to refit and refresh during the winter months.	1842 Nov
1842 Oct	HMS PHILOMEL	British	Brig	212	SULIVAN Capt RN				Falklands			Plymouth	Sent to survey the islands	1843 May
1842 Oct	MONTGOMERY	American	Schooner	60	MELVILLE				Rio de Janeiro			West Falkland	Whaling and sealing around the Islands	1843 May
1842 Nov 08	HEBE	British	Brig	189	ANDERSON				Falklands			London	With cargo for sale	1842 Nov 30
1843 Jan 18	HMS CARYSFORT	British	26 gun frigate	960	PAULET, Capt Lord George, RN				Pacific Ocean			Plymouth	Called for refreshments	15 Jan 1843
1843 Jan 18	HMS SALAMANDER	British	Steam sloop	850	HAMOND, Capt, RN				Pacific Ocean			Rio de Janeiro	With specie for Government	20 Jan 1843
1843 Mar 18	HENRY	American	Brig	220	CAMMETT, W				Falklands			Montevideo	With cargo for sale	Apr 1843
1843 Mar 30	PRINCESS ROYAL	British	Schooner	65	PARKER				Falklands			Rio Negro	With sheep, horses, corn and fruit & for Mr Robinson	06 Apr 1843

Figura 22. Jane Cameron National Archives. Transcripción de los registros portuarios. Volumen I, extracto de la hoja 1.

La documentación realizada por la administración británica (Fig. 22) está organizada de manera similar a la producida durante el gobierno rioplatense de las islas. Un número de columnas repiten la misma información, algunas veces bajo un rótulo diferente: "Date of Entry", "Vessel's Name", "Name of Master", "Where Bound", "Where From", "Date Cleared". El archivo también detalla otras columnas de inscripción como "Country", "By Whom Entered

(Notes)", "Tonnage", y "Cargo or Ballast" entre otros. Esta información varía durante el período, ya que los criterios de registro tuvieron modificaciones, y las autoridades navales también cambiaron con el tiempo. En muchos casos hay campos que permanecen sin completar. El registro bajo la administración británica no dedica tanta atención a categorizar los viajes según su actividad, salvo en los casos de los viajes específicos como los de cacería, los postales y los científicos, lo que conllevó una complejidad adicional a la hora de sistematizar la información. Por otro lado, este segundo registro tiene una columna dedicada al motivo que acercó a los navíos a los puertos malvinenses, información significativa para entender los usos de estos puertos.

Una vez volcados los datos a una planilla, se hizo uso de palabras claves para trabajarlos en una hoja de cálculo. Las búsquedas, las palabras claves y la columna donde se realizaron estas pesquisas pueden verse en el Anexo (Ver Anexo 1, tabla 6). Estas herramientas han permitido clasificar en la documentación: (a) los motivos por los que se ingresó a la costa malvinense, y (b) el propósito del viaje (cinagético, transporte de commodities, animales, distribución de correo, fines militares, etc.). Factores como el año del anclaje, el cargo, el destino o la proveniencia, permitieron considerar que ciertos viajes transitaron por las Malvinas bajo el impulso de la fiebre del oro en California y Australia, el auge del guano en el Pacífico, así como otras rutas específicas en las que se utilizaba el archipiélago como escala.

## Puerto Soledad y la administración rioplatense de Luis Vernet (1826-1832)

Los distintos emprendimientos de Jorge Pacheco y Luis Vernet en Malvinas en la década de 1820 incluyeron actividades ganaderas y explotación de lobos y elefantes marinos, que resultaron en su mayoría infructuosos hasta el establecimiento definitivo de la colonia en 1829 (Lorenz 2014). Un escrito de Vernet referente a la domesticación de ganado y a las

otras actividades en el archipiélago entre 1826 y 1828<sup>87</sup> contempla su resolución, luego de distintos intentos fallidos relativos a la actividad pastoril, de instalar una colonia en Malvinas, que se ocupara de la domesticación del ganado y sus productos derivados. Vernet había dividido la isla Soledad en secciones, como puede verse en la figura 23, planificando la colonización al interior del territorio y tenía proyectado el desarrollo del ramo pecuario de la industria malvinense. La figura 23 incluye, además de las secciones de colonización al interior de la isla, una detallada carta de navegación de Puerto Luis o Soledad, que referencia las profundidades y rocas en el acceso de ese puerto.

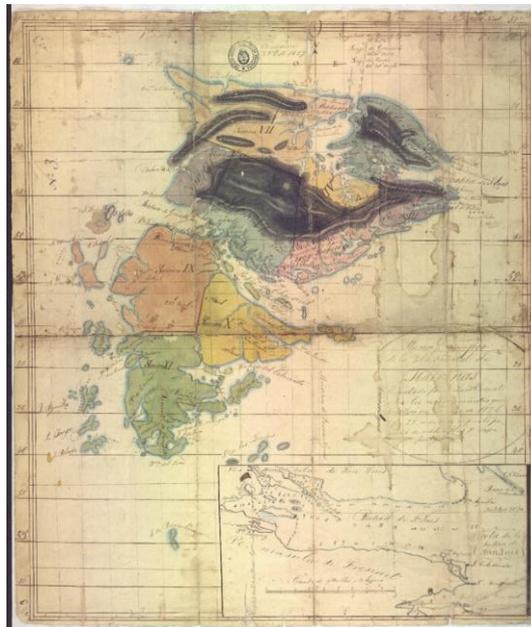


Figura 23. Plano geográfico de la isla oriental de Malvinas, dividido en 11 secciones para su colonización. 1831. Incluye una carta de navegación de Puerto Soledad. AGN, FLV, Legajo 134, Carpeta 17.

Según los planes de Vernet esta colonia atraería, de ser posible con una población femenina, a marinos extranjeros dedicados a explotar recursos marítimos. Vernet consideraba que, de establecerse estos marinos, sus hijos, dedicados al mismo rubro, se nacionalizarían con el tiempo. Mientras tanto, respecto del lugar de circulación transoceánico que cumplían las Malvinas, el empresario no era ajeno a la conveniencia de un puerto próximo a la ruta por Cabo de Hornos. Tuvo intenciones de llevar ganado a la Isla de los Estados con el objetivo de abastecer con carne a los navíos que utilizaban dicho pasaje<sup>88</sup>. Por otro lado, el cónsul británico en Buenos Aires, Woodbine Parish, manifestó en 1829, en una carta a Vernet, que la colonia de Puerto Soledad beneficiaría al transporte mercante inglés que utilizaba esa ruta. A continuación, se procederá a considerar a partir de la documentación cómo

---

<sup>87</sup> FLV, AGN. Legajo 129, carpeta 59. Borrador referente a la domesticación de ganado etc. Enero 1826 hasta 1828.

<sup>88</sup> FLV, AGN. Legajo 129, carpeta 74. Apuntes sobre la Isla de los Estados.

estaba efectivamente compuesto el tráfico que llegaba a las islas y cuál era el lugar de la colonia como lugar de recalada.

Entre 1826 y 1832 se declararon 31 anclajes por parte de navíos que se dirigían al Pacífico, y otros 19 que seguían la ruta inversa. El movimiento portuario fue mayormente producido por navíos que se dedicaban a actividades de cacería de mamíferos marinos y en segundo lugar por navíos mercantes (Fig. 22). Las embarcaciones navegaban en su mayor parte bajo la bandera estadounidense y la británica, y en mucho menor medida de Francia y Buenos Aires (Fig. 23). Como se ha establecido en el capítulo 3, las Malvinas constituyeron en este período un lugar de recalada para balleneros y loberos estadounidenses y británicos más que para otro tipo de tripulaciones.

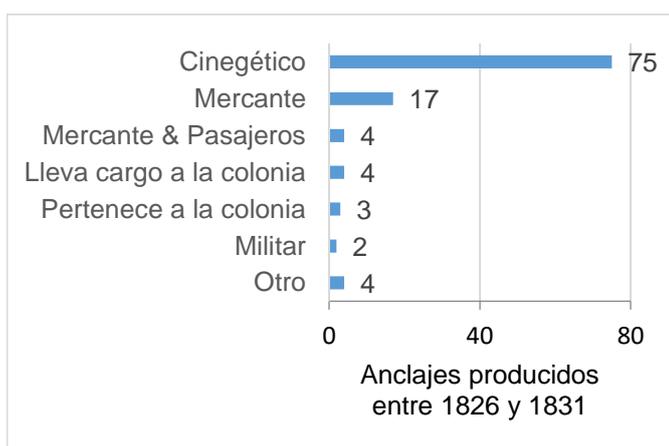


Figura 22. Actividad declarada de los navíos que anclaron en Malvinas (1826-1832). Elaboración propia a partir de los registros navieros.



Figura 23. Bandera de los navíos que recalaron en Malvinas (1826 y 1832). Elaboración propia a partir de los registros navieros

Los navíos declararon provenir sobre todo de Londres, Cabo de Hornos y el Pacífico, Buenos Aires, Nueva York, Stonington y Boston. Sus destinos fueron mayormente el Pacífico o el pasaje de Cabo de Hornos, Londres, “Statenland” que hace referencia la Isla de los Estados y Buenos Aires (Figs. 24 y 25). Aquellos caracterizados como navíos mercantes provinieron de Hamburgo, la Isla de los Estados, Buenos Aires y Tasmania (también se

declararon otros puntos diseminados como Sidney y Gibraltar). Sus destinos fueron sobre todo Londres, Valparaíso y Buenos Aires.

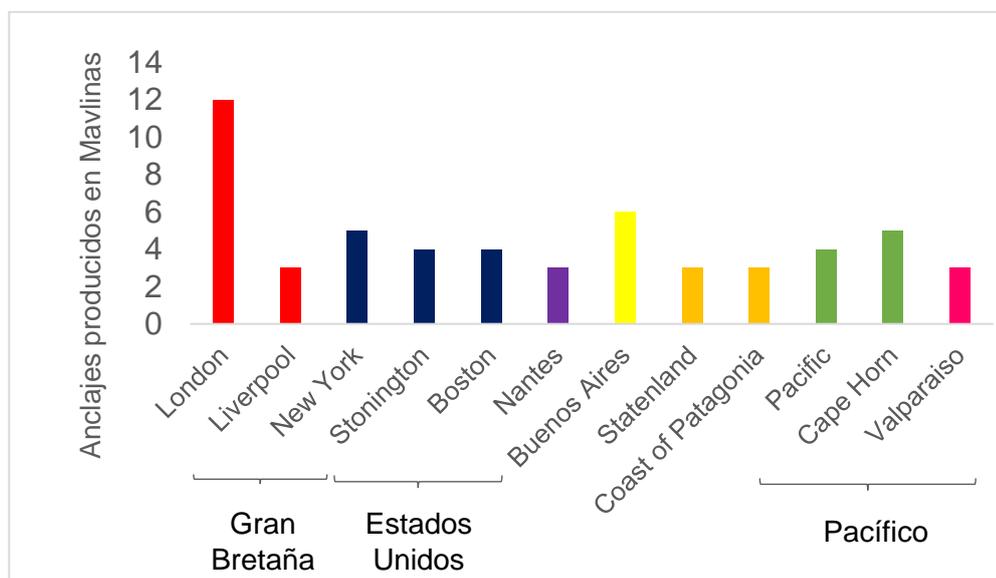


Figura 24. Origen de los navíos que entraron a Malvinas (1826-1832). Elaboración propia a partir de los registros navieros de Malvinas.

Algunos de estos navíos (n=9) se quedaron una semana o menos y otros (n=12) tuvieron estadías más prolongadas, que variaron entre los 11 y 47 días. Es probable que la mayor extensión de las estadías se debiera a la necesidad de realizar reacondicionamientos o reparaciones. Los diversos destinos y proveniencias no indican patrones precisos de este tipo de viajes: las rutas mercantes son dispersas y sugieren que la recalada en las Malvinas era generalmente incidental, aunque no se descarta que circulara para entonces cierto conocimiento de la existencia de Puerto Soledad como enclave naviero. Parte del problema que se desprende del análisis es que en la documentación

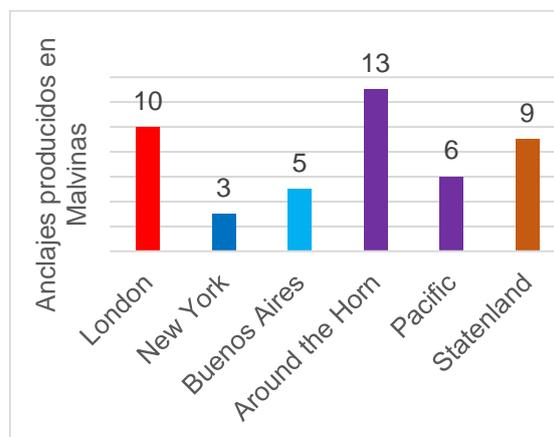


Figura 25. Destinos de los navíos que entraron a Malvinas (1826-1832). Elaboración propia a partir de los registros navieros. No incluye las embarcaciones que se dirigen a otros puntos del archipiélago. Frecuencia de tres o más anclajes.

que componen los registros navieros conviven dos tipos de declaraciones: aquellas que asientan el puerto inicial o final de origen o de destino (como Londres o Boston) y aquellos que mencionan un anclaje inmediato o intermedio (como Cabo de Hornos o la isla de los Estados). En este sentido, no es posible precisar cuáles de estos movimientos indicados fueron de cabotaje, de media distancia o de escala en una ruta más larga.

Las perspectivas de Puerto Soledad como puerto de escala para los viajes comerciales que seguían la ruta hacia o desde el Pacífico fueron acotadas, lo que obedece a un número de razones. Entre ellas, que la colonia se sostuvo durante un período muy breve, y que el puerto donde estaba ubicada es poco profundo y de difícil acceso. Otras características que podrían haber influido fueron el propio flujo naviero global y posiblemente una estrategia limitada por parte de la autoridad isleña y del gobierno rioplatense, en vistas al potencial marítimo de las islas. Si se observa el modo en que están organizadas las planillas de los registros navales durante la administración de Vernet, estos documentos no incluyen el asiento de la declaración de las razones de la entrada al puerto de cada embarcación, a diferencia de la documentación inglesa. El gobierno británico, que por oposición contaba con amplia experiencia en asuntos marítimos, así como una fuerza naval y marina mercante de importancia, no sólo se dedicó a documentar los motivos de ingreso al puerto, sino que durante su administración realizó una serie de operaciones estratégicas dedicadas a explotar el potencial marítimo del archipiélago. Pero además de ello, y esto fue fundamental, las islas contaron con un flujo de navíos importante que estuvo motivado por distintas dinámicas extractivas que tuvieron su auge en la segunda mitad del siglo XIX.

### Puerto Stanley y la administración británica (1842-1914)

Algunos antecedentes que abordan las actividades económicas luego de la ocupación británica establecen un lineamiento de cómo sucedieron los acontecimientos y procesos de la economía malvinense, primero dependiendo de sus actividades como puerto de escala entre 1850 y 1870, y luego de sus actividades pecuarias a partir de la década de 1870 (Royle 1985, Minchinton

1985). Estos antecedentes ofrecen algunas explicaciones y premisas importantes. En principio que, al momento de la ocupación de Malvinas, el gobierno británico no tenía un plan sobre el territorio, por lo que tuvo que evaluar las perspectivas de su rentabilidad económica. Entre las diversas posibilidades que se estudiaron, tuvo prioridad la de establecer una estación de reacondicionamiento para los barcos mercantes. Es por ello por lo que luego de diversos relevamientos se efectuó una mudanza de la administración en 1845, de Puerto Soledad a Puerto Stanley, cuyo fondeadero era más profundo, amplio, de más fácil acceso y contaba con mejor visibilidad. A pesar de eso, en 1847 el gobernador isleño Richard Clement Moody manifestó que eran pocos los navíos que entraban al puerto. Unos años más tarde el tráfico se intensificó por la ruta de cabo de Hornos, lo que ha sido atribuido a la explotación del guano peruano y a las fiebres de oro australianas y californianas (Royle 1985). Para fines de 1850 las islas Malvinas comenzaron a reportar los éxitos de la colonia como un lugar para la provisión de recursos para los navíos, cumpliendo incluso el rol de salvataje en los casos de naufragios. La industria y el comercio marítimo proveyeron a la población de la isla que crecía durante aquellos años (Royle 1985).

En la década de 1870 las reparaciones de barcos llegaron a su pico máximo y comenzaron a decaer, lo que ha sido atribuido a diferentes razones (Michinton 1985, Royle 1985): 1) el *British Board of Trade* no permitió que los barcos viejos rodearan el Cabo de Hornos, 2) la construcción del ferrocarril transcontinental en Estados Unidos permitió el transporte de trigo de San Francisco a Europa sin circunnavegar el continente, 3) la apertura del canal de Suez en 1869 modificó la cantidad de navíos que tomaban la ruta por el Cabo de Hornos, 4) la declinación de los barcos a vela ante los barcos a vapor hizo que la navegación por el Estrecho de Magallanes fuera más segura, posibilitando también que los viajes de los navíos de mayor calado fueran más rápidos, lo que permitió un almacenamiento mayor de agua y alimentos. Todas estas razones llevaron a la recesión de las reparaciones navales como industria de cabecera en las Malvinas. Para entonces, la ganadería se había expandido y tuvo su turno en la sustentabilidad del archipiélago. Se ha señalado que para 1876 las islas eran autosuficientes y que su prosperidad

dependía de los productos derivados del ganado ovino.

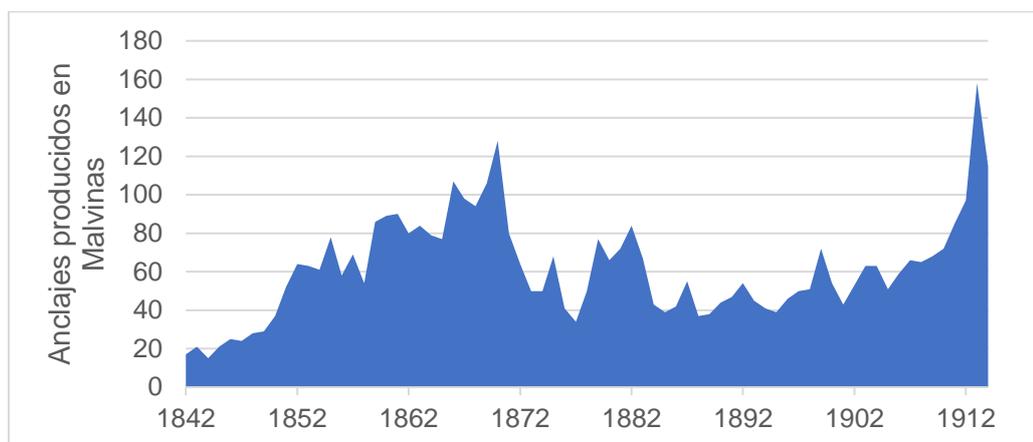
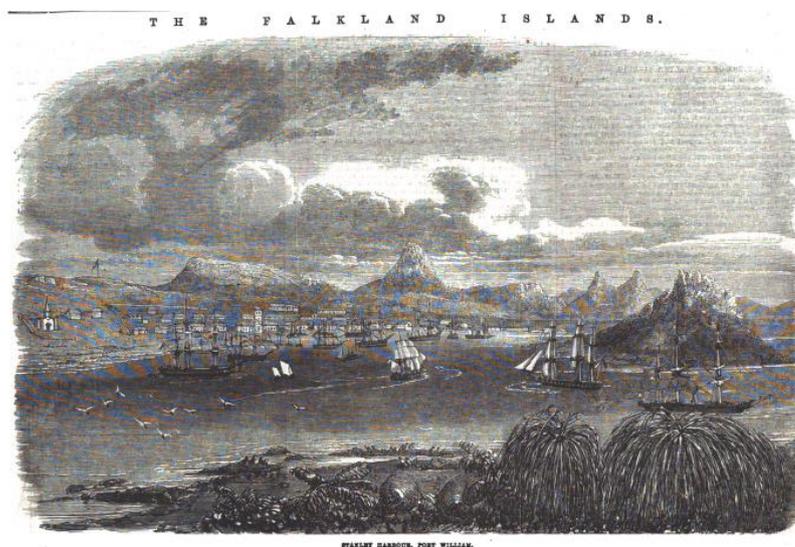


Figura 26. Anclajes en Malvinas (1842-1914). Elaboración propia a partir de los registros de entradas y salidas de Malvinas.

La figura 26 permite ver con claridad la actividad portuaria declarada en el archipiélago malvinense durante setenta años. El gráfico respalda el incremento naviero entre 1850 y 1860, en contraposición a la década de 1840. También se observa la declinación de anclajes para 1870, y algunos vaivenes en las décadas que siguieron que culminaron con nuevo crecimiento en la actividad portuaria entre 1910 y 1914. Este último pico se explica por un número elevado de anclajes provenientes y con destino a Noruega, Sandjeford, provenientes de South Georgia y New Island. Estos navíos estaban dedicados a la cacería de lobos y ballenas en el mar austral, o que se encontraban realizando viajes colaterales a esta actividad (en materia de provisiones y maquinaria necesaria). Durante esos años también se observa un número creciente de anclajes por parte de navíos británicos dedicados a distribuir correo. Hacia fines de 1914 también ocurrió la Batalla de *Falklands* entre las armadas británica y alemana, lo que ocasionó que varios barcos de guerra ingresaran al puerto.

Una vez producida la ocupación británica y luego de la mudanza de la administración al puerto de Stanley, se lanzó propaganda por parte del Almirantazgo y la Falkland Island Company (FIC). La publicidad tenía el objetivo de difundir el nuevo “puerto libre”: de manera estratégica, y en esa dirección, Puerto Stanley no cobró gravámenes a los navíos extranjeros que

lo visitaban hasta 1870 (Fig. 27). Las cercanías del puerto fueron balizadas, se instaló un mástil pintado de rojo y blanco en el cabo Pembroke para señalar la entrada al puerto en 1840, que quince años después fue reemplazado por un faro prefabricado en Gran Bretaña.



“The port of Stanley is entirely free for ships of all nations. No Custom dues are levied, and, from the facility of entrance, pilotage is optional; nor are any anchorage or port charges whatsoever exacted. Supplies of all kinds, with the means of refitting damaged vessels, are readily procurable, and at much more reasonable prices than in the South American ports.”

Figura 27. Imagen de Puerto Stanley y extracto del texto que la acompaña. *The Illustrated London News* (1856).

En 1844, el *Times* de Londres publicó un artículo sobre la mudanza de la administración de Puerto Soledad a Puerto Stanley y sus múltiples ventajas<sup>89</sup>. La publicidad y la difusión que siguió estaba dirigida a los capitanes de barco, tripulaciones y compañías que frecuentaban la ruta por Cabo de Hornos (Fig. 28), y la misma se imprimió en distintos idiomas. Se señalaron las ventajas marítimas de la nueva ubicación: fácil acceso, balizas, refugio, protección,

---

<sup>89</sup> *The Times*, London, 13 de Agosto de 1844. Citado en Warnick (2008).

servicio de pilotaje, provisiones abundantes y variadas, y precios adecuados. Los precios se comparaban con las tasas altas que se cobraban en los puertos sudamericanos, particularmente los brasileros.

La FIC se publicitó como una entidad proveedora de provisiones, carbón y reparaciones de toda clase, provista de equipamiento de buceo para efectuar reparaciones en los cascos de los navíos (Fig. 29). Asimismo, se difundió información sobre el puerto sus facilidades y recursos en diferentes guías de navegación de la región. Ofrecían instrucciones específicas para los barcos a vela, relativas a la hidrografía, los vientos y el clima (Parker King y Fitz Roy 1860), y también se referían a Puerto Stanley como el mejor puerto de refugio en la ruta entre Valparaíso y Río de Janeiro (Findlay 1867). Entre otras cuestiones, se mencionaba explícitamente a la FIC, a sus establecimientos de reparaciones, y al balizamiento de sus costas (Dupont 1849, Findlay 1867).

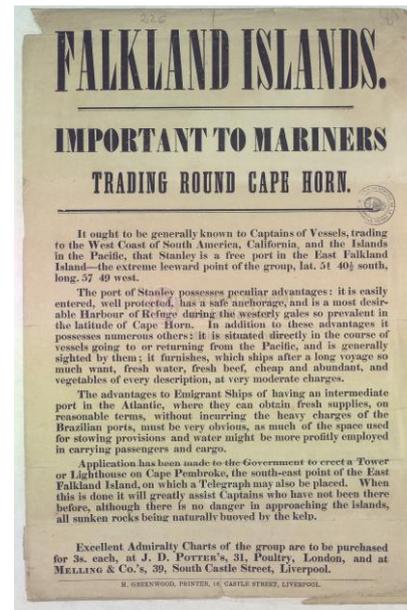


Figura 28. Publicidad sobre las ventajas Marítimas de Puerto Stanley. (AGN, FLV, Leg. 134, C. 55.)



Figura 29. Detalle del faro publicado en "Printed chart of part of East Falkland island, Stanley Harbour" (1856, ver Fuentes Éditas).

La publicidad y la circulación de información tuvo sus frutos. Un número importante de los navíos que ingresaron a Puerto Stanley entre 1842 y 1914 registró haberlo hecho con necesidad de reparaciones (n=295), agua (n=294) y provisiones (n=280). En muchos casos estas necesidades eran mixtas. En menor medida, los barcos se dirigieron al puerto en busca de asistencia médica o de carbón. Algunos viajes aislados también interrumpieron su curso para reclutar tripulación, por causa de incendio o “carbón caliente” [*Coal heated*], una reacción que hacía peligroso el transporte de este combustible. Algunos anclajes incluían entre estas observaciones la leyenda “*In distress*” para referirse a esta variedad de motivaciones, dando idea del peligro de estas diferentes causas de ingreso.

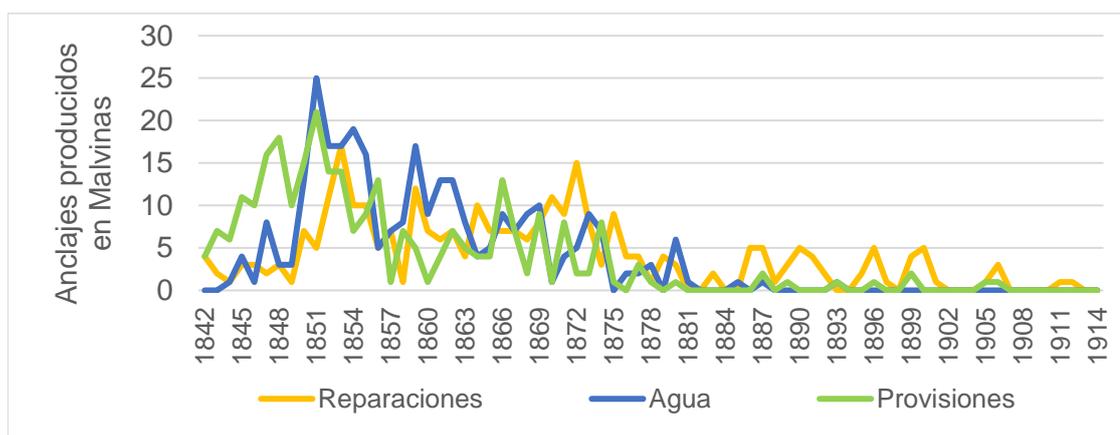


Figura 30. Gráfico de las necesidades de reparaciones, agua o provisiones declaradas en cada anclaje (1842-1914). Elaboración propia a partir de los registros navieros.

La figura 30 permite ver cómo, cronológicamente, las necesidades de agua y provisiones llevaron a un pico de actividad portuaria en 1850 y comenzaron a declinar durante la década de 1870, tal como sostienen los antecedentes sobre la historia económica de las islas (Royle 1985, Minchinton 1985). En cuanto a las necesidades de reparaciones, estas continuaron en menor medida hasta 1900. Para 1880, la búsqueda de agua prácticamente dejó de figurar como motivo de ingreso al puerto, y la necesidad de provisiones también declinó, lo que da cuenta del impacto que causó en la actividad portuaria malvinense la rapidez de la tecnología del vapor aplicada a los barcos, y la mayor capacidad de almacenaje de los navíos.

Respecto a la bandera bajo la cual ingresaron los navíos a Malvinas entre 1842 y 1914, ésta fue mayormente británica. En menor medida los navíos navegaban bajo la bandera de Alemania, Estados Unidos y Noruega (Fig. 31). Es de destacar que los anclajes por parte de navíos locales se declaraban como británicos. Una gran mayoría de viajes británicos que pasaron por las Malvinas asentaron que transportaban mercancías (principalmente carbón, guano y lana, pero también minerales, animales, trigo y maquinaria), y en segundo lugar que tenían por misión distribuir correo.

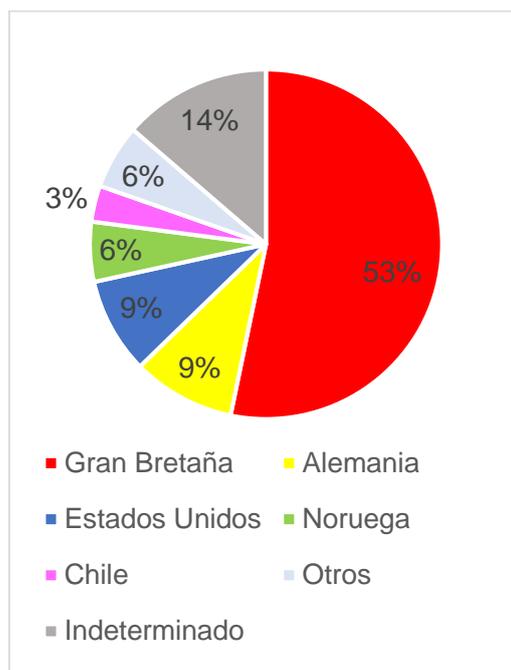


Figura 31. Bandera de los navíos que recalaban en Malvinas (1842-1914). Elaboración propia a partir de los registros navieros.

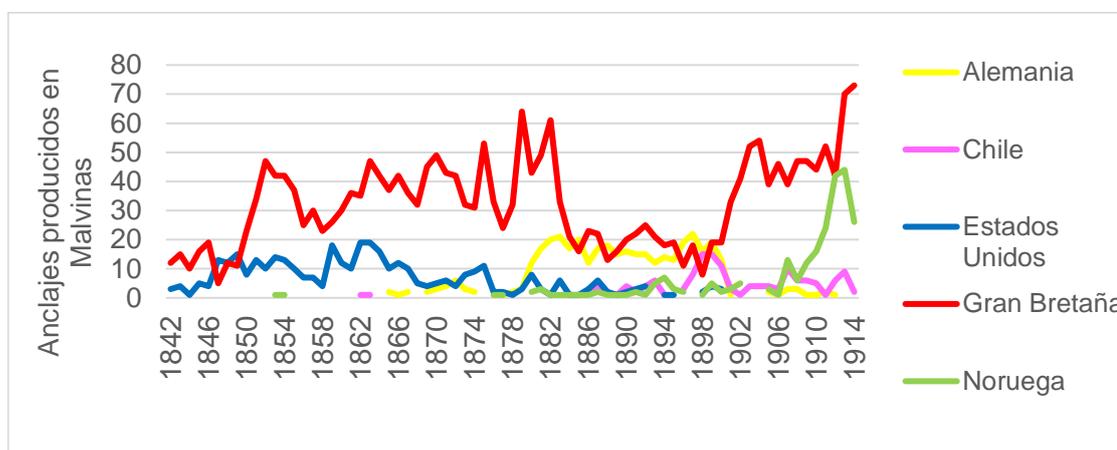


Figura 32. Cantidad de anclajes registrados en los puertos malvinenses (Port Louis y Stanley) realizados por navíos de Alemania, Estados Unidos, Gran Bretaña y Noruega (1842-1914). Elaboración propia a partir de los registros navieros de Malvinas.

La figura 32 permite observar cómo las banderas de los navíos fluctúan desde 1842 hasta 1914. Los navíos norteamericanos tuvieron presencia sobre todo en el primer período de la colonia británica con propósitos cinegéticos,

aunque también estaban involucrados en el transporte de mercancías. Hacia fines del siglo XIX comenzó la actividad ballenera por parte de embarcaciones noruegas en el archipiélago y en las islas antárticas, lo que explica el incremento de sus anclajes hacia el comienzo de la Primera Guerra Mundial.

Los viajes por parte de navíos alemanes aparecieron de manera sostenida entre 1880 y 1900, período en el cual la corona inglesa contrató a la compañía alemana *Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos* (DDG Kosmos), para distribuir el correo en Malvinas. El archipiélago pasó a integrar un servicio regular dentro de una red más amplia con Europa y Sudamérica y una comunicación intensa con Hamburgo. La ruta comenzaba en este puerto de Alemania, y se dirigía al sur vía Le Havre, St. Vincent, Montevideo o Buenos Aires, Puerto Stanley, continuando luego por la costa sudamericana del Pacífico que integraba Corral, Talcahuano, Valparaíso, Iquique, Arica, Mollendo y Callao (Howat 1989). A su vez, la *Pacific Steam Navigation Company* (PSNC) fue contratada luego para distribuir el correo de Malvinas, y mantuvo una ruta entre Liverpool y Valparaíso con escalas en Paullie, Lisboa, Río de Janeiro, Montevideo, Puerto Stanley y Punta Arenas. Esta ciudad magallánica se volvió para 1870 una importante conexión de las islas en materia de rutas postales y comercio regional, y un punto de circulación frecuente de pasajeros con las Malvinas (Martinic 1996, 2009).

Los mapas de las figuras 33 y 34 en la página siguiente permiten visualizar las diferentes proveniencias de los navíos que llegaron a Malvinas entre 1842 y 1869, y 1870 y 1914. La proyección elegida, Azimuthal Equidistant, cuyo eje se encuentra en la Antártida, ayuda a visualizar las Malvinas como centro de las redes globales y regionales que se tejían a su alrededor. También permite relativizar las distancias bajo una óptica diferente a la tradicional, que ubica el océano Atlántico y el continente europeo en el centro de la proyección. Aun cuando estos viajes se generaban desde una lógica centro-periferia, ubicar a las islas Malvinas en el centro del mapa facilita entender su posición estratégica en las conexiones navieras subpolares.

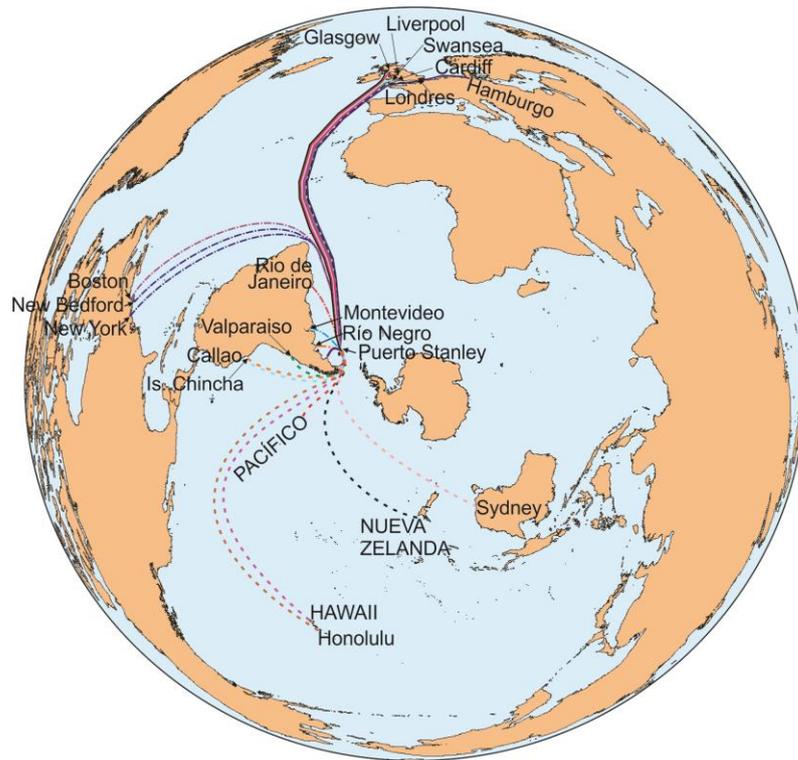


Figura 33. Rutas hacia Malvinas (1842-1869). Proyección Azimuthal Equidistant. Elaboración propia. Incluye rutas provenientes de orígenes repetidos en 10 o más oportunidades.

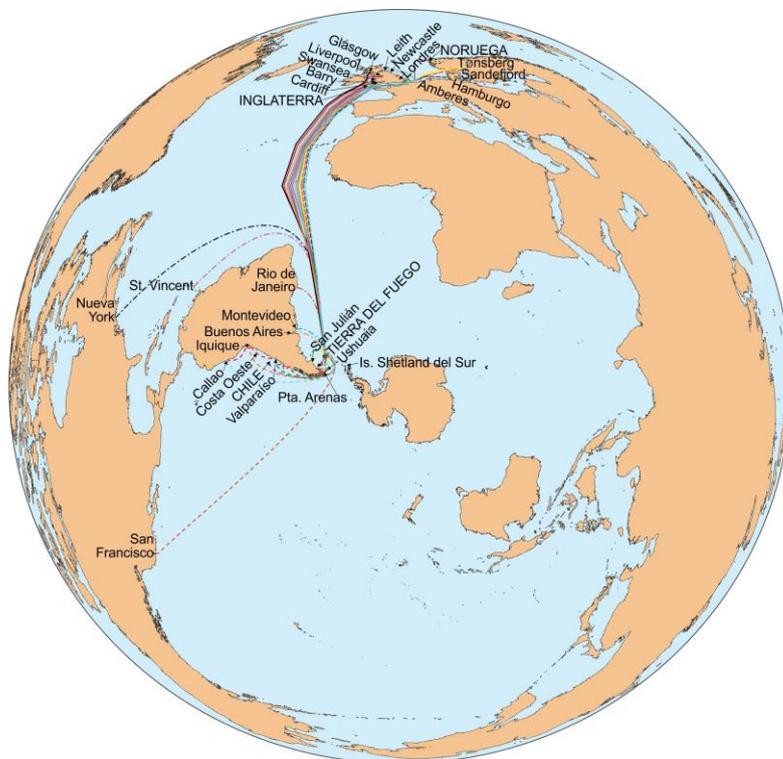


Figura 34. Rutas hacia Malvinas (1870-1914). Proyección Azimuthal Equidistant. Elaboración propia a partir de los registros navieros. Incluye rutas provenientes de orígenes repetidos en 10 o más oportunidades.

Los registros portuarios muestran una relación importante con Gran Bretaña y otras potencias europeas, pero también con Estados Unidos, el Río de la Plata y algunos puntos del Pacífico y Oceanía. También revelan una intensa relación con Montevideo entre 1842 y 1914. El puerto oriental fue una escala fundamental en las rutas que involucraban al archipiélago, en particular para aquellos viajes destinados a distribuir correo, y en menor medida para aquellos dedicados al transporte de mercancías o con propósitos cinegéticos que provenían de Noruega durante el último tercio del siglo XIX. Montevideo fue un gran proveedor de la colonia: los navíos postales y comerciales que zarpaban de aquel puerto declararon cargamentos generales, y en algunos casos el transporte de productos específicos como harina, fruta, papas y especias, o animales como caballos y ovejas. En varios casos los cargamentos eran consignados a un residente malvinense, a la FIC o “al gobierno”. Entre 1870 y 1914 se intensificó esta comunicación a causa de las rutas postales desplegadas por la DDG Kosmos y la PSNC. Montevideo también era un puerto de escala para los navíos noruegos loberos y balleneros. Por último, desde este puerto figuran muchos viajes con pasajeros que eran tipificados como gauchos, peones, colonos o autoridades. El interés por parte de las autoridades británicas de Malvinas de procurarse mano de obra rural y caballos del Río de la Plata se origina tempranamente. El 27 de mayo de 1842 el gobernador Moody le escribió a la casa de gobierno británica:

“I have deemed it expedient to address a letter to her Britannic Majesty’s Consul at Buenos Ayres requesting his aid in forwarding from the provinces of the La Plata 8 Guachos [sic] and 20 trained horses to this colony to be employed in the service of Government for a limited time in capturing wild cattle”<sup>90</sup>.

El objetivo de Moody era usar esta mano de obra y caballos para proveer ganado en cantidad a los colonos y a los navíos que vinieran a aprovisionarse. Esta no fue una comunicación aislada: la colonia británica de Malvinas mandó sucesivos pedidos en los meses que siguieron para procurarse mano de obra

---

<sup>90</sup> Jane Cameron National Archive. Miscellaneous Letters – Outward – B1. Carta del Gobernador Moody al Government House, 27 de mayo de 1842. P. 140.

(en las cartas inglesas se utilizan los términos de “capataz”, “caballerizo” y “Guachos”) y caballos de Buenos Aires y Montevideo para explotar el ganado suelto en las islas. Se justificaba esta necesidad de caballos del Río de la Plata, y mano de obra experimentada, porque el ganado cimarrón malvinense era muy fuerte y difícil de atrapar. Para esto, los gauchos también construirían “*hunting corrals*” en las islas, grandes cercos circulares de piedra para encerrar el ganado, que aún se mantienen en pie (lo relativo a estos corrales ha sido trabajado por Spruce 1992). Estas operaciones por parte de las autoridades británicas fueron estratégicas para establecer los cimientos de la industria pecuaria malvinense.

En cuanto a las conexiones con Gran Bretaña, desde Londres y Liverpool solían enviarse productos específicos y transportar pasajeros a la colonia, pero el tránsito de los navíos británicos involucraba en muchos casos el cargamento de bienes hacia otras regiones del mundo. La conexión con Gran Bretaña se intensificó después 1870, y otros puertos británicos también tuvieron conexiones con las islas (Fig. 34). Muchas rutas se originaban en diferentes ubicaciones del océano Pacífico. Los navíos que partían desde San Francisco con escala en las Malvinas solían tener cargamentos de cereales como el trigo, mientras que los provenientes de las islas Chincha y Callao en Perú transportaban guano. En menor medida, los flujos navieros provenían de Valparaíso o puertos como Sidney y Nueva Zelanda. La relación entre Oceanía y las Malvinas se estableció entre 1842 y 1869 (Fig. 33), y perdió importancia entre 1870 y 1914. Las conexiones entre 1842 y 1869 con Honolulu en Hawaii, South Shetlands en la Antártida y New Bedford en Connecticut y, posteriormente, aquellas se vincularon con Noruega, las islas antárticas y San Vicente, fueron producidas por navíos dedicados a la actividad lobera o ballenera.

¿Había rutas recurrentes que utilizaban los fondeaderos de las islas Malvinas? Los registros entre 1842 y 1914 permiten establecer patrones con las mismas proveniencias y destinos, que mantenían una escala relativamente estable en el archipiélago (ver Anexo 1, tabla 7). Un número importante de navíos que visitaban las Malvinas conectaban distintos puertos británicos con puertos chilenos, posiblemente con motivo de la explotación minera efectuada

en el país sudamericano. Entre 1840 y 1870 la conexión de Gales con la industria chilena de cobre era importante (Llorca-Jaña 2016), y se daba en términos de traspaso de tecnología de fundición y exportaciones: en las minas de cobre de Caldera, se utilizaba carbón proveniente tanto de Chile como del puerto galés de Swansea, en tanto se consideraba que esta mezcla daba mejores resultados que cuando se quemaban por separado (Centner 1942). Los barcos de Swansea y Cardiff que se dirigían hacia puertos chilenos como Valparaíso, Coquimbo, Iquique y Antofagasta con cargamentos de carbón, posiblemente lo hayan hecho por este motivo.

Entre 1842 y 1869, la ruta hacia California o San Francisco se volvió un motivo de paso por las Malvinas (como mencionan Royle 1985 y Minchinton 1985). En este período la costa oeste de Norteamérica fue el destino más frecuente para los navíos que anclaban en Malvinas, principalmente por aquellos provenientes de Liverpool, Londres y Nueva York. En segundo lugar, le siguieron destinos británicos como Londres, Cork (un puerto frecuentado por los navíos con cargamento de guano) y Liverpool. Entre 1870 y 1914 Montevideo, Liverpool, Punta Arenas y Callao se volvieron los destinos de mayor importancia, ya que conformaban la ruta postal que integraba el archipiélago.

Las Malvinas formaron parte de un entramado portuario que cumplía un papel de escala en diferentes rutas interoceánicas. Las rutas que implicaban mayor actividad portuaria eran las postales (categoría en que se registran la mayoría de los anclajes pertenecientes a los navíos de la DDG Kosmos y la PSNC Company). También era importante el rol del puerto como escala hacia los territorios de caza de lobos y ballenas, los viajes relativos a la actividad minera y guanera en el Pacífico sudamericano, así como la conexión que implicaba con California, no solo durante el auge de la fiebre de oro que se dio entre 1848 y 1855, sino incluso posteriormente con un promedio de dos viajes por año entre 1856 y 1899.

## Las Malvinas como epicentro de la red marítima patagónica

Si bien la lógica de la economía centro-periferia fue un aspecto importante

en la consolidación de la colonia británica de Malvinas, no era la única dinámica de la que el archipiélago formaba parte. Demostraciones de esa diversidad han sido los viajes en busca de mamíferos marinos que circunnavegaban el continente y el archipiélago, o las relaciones de aprovisionamiento de las Malvinas con los establecimientos guaneros en la costa continental patagónica, tratados en los capítulos anteriores de esta tesis. En el registro Entradas y Salidas de Puerto Soledad entre 1826 y 1831, unos doce anclajes registraron provenir de puntos de la región como Patagonia, Río Negro, *Coast of Patagonia*, la Isla de los Estados o el Estrecho de Magallanes. La circulación la realizaban navíos que recorrían las costas con propósitos cinegéticos, y otros que llevaban cargamentos para Puerto Soledad desde Río Negro o “Patagonia” (probablemente desde Carmen de Patagones). Otros provinieron de la Isla de los Estados y el Estrecho de Magallanes. Los tripulantes de estos últimos viajes actuaban como consignatarios de Vernet, y se dedicaron a explorar la región y a traer madera<sup>91</sup>, de la que el archipiélago malvinense carecía.

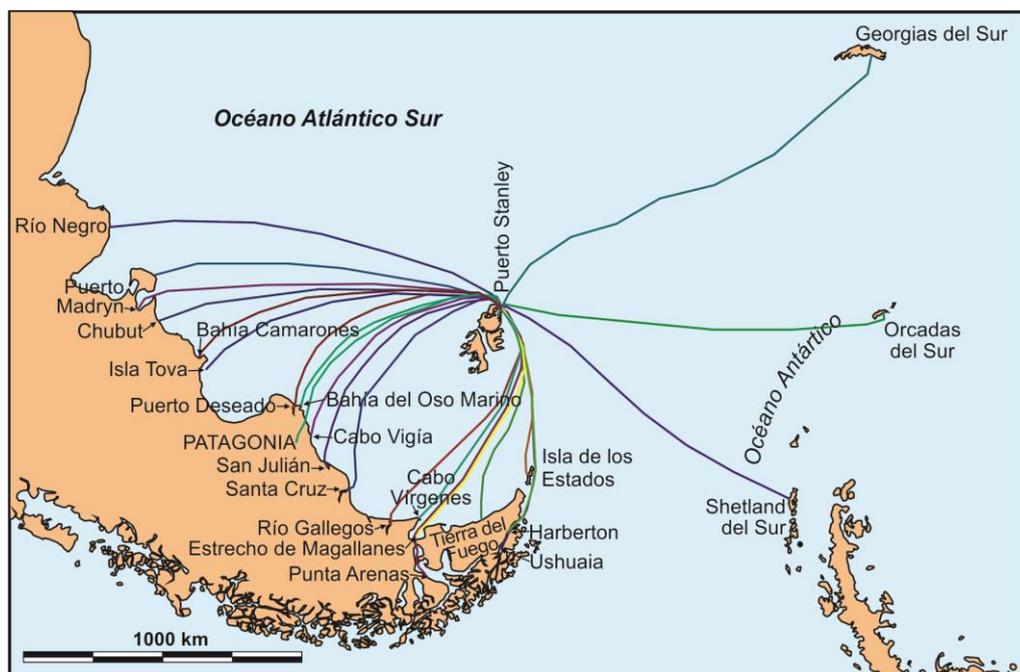


Figura 35. Las conexiones regionales del archipiélago Malvinense (1842-1914). Elaboración propia a partir de los registros navieros.

<sup>91</sup> FLV, AGN. Legajo 129, carpeta 74. Apuntes sobre la Isla de los Estados.

A partir de 1842 el flujo interregional continuó con mayor intensidad y hacia diferentes ubicaciones. Existía una fluidez con diferentes puntos de la costa continental y la isla de Tierra del Fuego. Asimismo, se destacan las relaciones con las islas antárticas. La figura 35 representa estas conexiones con proyección del mapa regional sobre el Polo Sur. Esta proyección es útil porque permite entender la cercanía y la dinámica de las conexiones regionales con el archipiélago en el centro del mar austral: el lugar de Malvinas en este centro es completamente estratégico desde el punto de vista regional. Este gráfico se complementa con las tablas 8 y 9 del Anexo 1, que permiten observar en detalle los anclajes provenientes y con destino a la región entre 1842 y 1914.

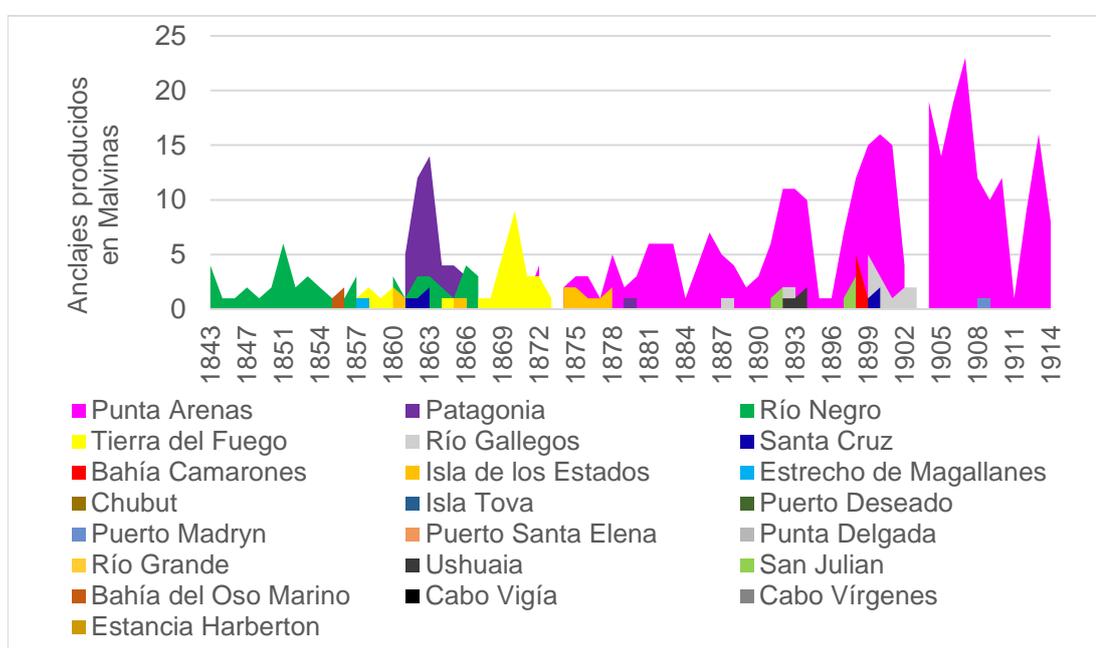


Figura 36. Actividad portuaria proveniente de diferentes puntos patagónicos continentales y fueguinos (1842-1914). Elaborado a partir de los registros navieros.

La actividad portuaria proveniente desde los diferentes puntos regionales está representada cronológicamente en la figura 36. Este último gráfico permite observar que entre 1842 y 1869 “Patagonia”, Río Negro y Tierra del Fuego aparecieron en gran parte de los registros dando cuenta de una interconexión importante para el tráfico isleño, aunque menor al caudal que se recibía desde Montevideo o Londres. Después de 1870, Punta Arenas se reveló como un nodo portuario fundamental en la economía regional (en la tabla 8 del Anexo 1 se registran 330 anclajes provenientes de esta localidad

entre 1842 y 1914). Las categorías imprecisas como *Coast* o *Patagonia* se repitieron, lo que impide conocer con exactitud la procedencia de muchos viajes. Aunque, como se ha considerado anteriormente, es probable que “Patagonia” hiciera referencia a la localidad de Carmen de Patagones en muchos casos.

La dinámica regional indica que, pese a los conflictos internacionales, la colonia británica en el archipiélago malvinense constituía un importante interlocutor regional de la economía patagónica y magallánica. La colonia malvinense estaba involucrada en los intercambios comerciales y de distintos sectores industriales como la ganadería, la caza de ballenas y lobos, y la extracción guanera. La circulación de navíos en la Patagonia no era unidireccional hacia las Malvinas, pero los registros muestran que estas islas mantenían un eje gravitacional en la economía local: un número mucho mayor declaró provenir de puntos de la costa continental o las islas australes que dirigirse hacia ellos (ver tablas 8 y 9). Una diferencia entre los registros rioplatenses y los británicos es que los cargamentos intrarregionales dejaron de describirse como “carga para la expedición” [*freight by the expedition*], y comenzaron a aparecer como productos en venta [*for sale; to trade*]. Esta diferencia terminológica sugiere que las relaciones comerciales regionales se comenzaron a destacar luego de la ocupación británica.

Entre el continente, las islas adyacentes y el archipiélago malvinense las embarcaciones transportaban animales, sobre todo ovejas y caballos, o derivados de animales como cueros, pieles, aceite y huevos de pingüino, guano, plumas y lana. Distintos viajes declaraban restos de naufragios, dando cuenta las actividades regionales de saqueo. La importación de caballos provenía mayormente de Río Negro, Río Gallegos y San Julián: uno de los primeros proyectos que tuvo el gobierno inglés cuando ocupó las islas fue el de aparear sementales traídos de Gran Bretaña con yeguas patagónicas, en tanto el caballo criollo tenía una mejor resistencia y adaptabilidad al clima y al trabajo que los equinos que se encontraban en las Malvinas. Lo mismo se consideraba de las ovejas. En una carta a la casa de gobierno británica por parte del gobernador Moody, éste se refiere a un reporte de inteligencia hecho sobre Río Negro y Bahía Blanca:

“It appears from that report that those countries would be capable of supplying us with the sheep and horses both of a Good description; the sheeps being hardier and of better frame than those obtained from Montevideo and Buenos Aires. Of the horses I can add my own testimony from the lot brought by Mr. Robinson that they are infinitely superior to those from the above placed.”<sup>92</sup>

La información recabada sobre la fauna regional y los sucesivos engranajes puestos en marcha para conectar los distintos puertos del mar patagónico ponen de manifiesto la disposición por parte de la administración malvinense de relacionarse con otros puntos cercanos para impulsar su economía. Los viajes que transportaron ovejas desde 1843 hasta 1870 se declararon sobre todo provenientes de Río Negro y Montevideo. También se listaron otros lugares como Patagonia, Buenos Aires y Gran Bretaña. Sobre fines de la década de 1890 comenzaron a transportarse ovejas desde Malvinas hacia Punta Arenas y Río Gallegos, y en menor medida este comercio involucró a Río Grande, Tierra del Fuego, Santa Cruz y Camarones en Chubut. A partir de 1898 los registros relativos al transporte de ovinos especifican ubicaciones del archipiélago con las que se generó este tráfico como Fox Bay, San Carlos e Hill Cove. En menor medida había intercambios de otros ítems como madera [*Wood, lumber, posts*], sal, papas o *sundries* [misceláneas, artículos pequeños].

Unos pocos viajes se dedicaron al transporte de pasajeros, hubo circulación de diferentes familias y misioneros entre Punta Arenas y el archipiélago, así como población indígena fueguina que era llevada a la misión protestante de la isla Keppel, que estaba situada en la parte occidental del archipiélago malvinero. Hay también un par de referencias a “*Negroes*” o “*Niggers*” en la columna de los cargamentos en el año 1859, lo que indica que los esclavos o las personas que lo había sido no eran considerados como pasajeros por las autoridades navales. Entre otros viajes aislados, algunos se dedicaron al salvataje de las tripulaciones náufragas en la costa continental y

---

<sup>92</sup> Jane Cameron National Archive. Miscellaneous Letters – Outward – B1. Carta al Government House por parte del gobernador Moody. 1 de julio de 1843. P. 186.

sus islas aledañas.

La economía mundial, las rutas transoceánicas y las dinámicas extractivas fueron los factores que impulsaron el crecimiento inicial de la navegación en las islas Malvinas. Pero las múltiples relaciones con la costa sudamericana posibilitaron y fomentaron su desarrollo en cuanto a la economía interna: desde el empleo de gauchos como mano de obra, cuyas técnicas y cultura material fueron apropiadas y fomentadas para las tareas camperas en el archipiélago, hasta el comercio de caballos, ovejas, y madera, entre otros bienes. La historia del archipiélago malvinense está profundamente involucrada con la historia del continente, con el Río de la Plata, los puertos magallánicos y los patagónicos que se nutrieron las islas, y viceversa.

¿Qué indican las conexiones globales y regionales en lo relativo a la introducción de especies? Puerto Stanley estaba relacionado con diversas geografías y recibía flujos importantes de embarcaciones de diversos lugares del mundo. Pero tiene temperaturas muy bajas (en promedio 5,3<sup>o</sup> C) que probablemente dificultaron muchas introducciones en contraposición con otras áreas de la región patagónica. Estas diferencias de temperatura permiten descartar especies exóticas provenientes de puertos cálidos como Río de Janeiro o de las Islas Chincha, así como de regiones más frías como las Shetland y las Orcadas del Sur. En cambio, los navíos provenientes de San Francisco (promedio 13,41<sup>o</sup>C, 33,42 UPS) Valparaíso (13,6<sup>o</sup>C, 34,2 UPS), Callao (16,6<sup>o</sup>C, 35 UPS), y UPS) en el Pacífico mantienen diferencias con Stanley, pero se aproximan en sus temperaturas mínimas y, en este sentido, los navíos podrían haber actuado como vectores. En cuanto a Montevideo, este puerto mantuvo relaciones con el archipiélago, sobre todo con Puerto Stanley, durante extensos períodos de tiempo a través de viajes navieros postales, cinegéticos y comerciales. Pero las diferencias de temperatura indican que es improbable que se introdujeran organismos provenientes del Río de la Plata (promedio 16,8<sup>o</sup>) en una latitud tan baja como Puerto Stanley. Lo que hace posible inferir que los viajes que llegaban de Montevideo posiblemente no dejaron rastros de introducciones costeras.

Respecto de las rutas comerciales que utilizaron a Puerto Stanley como recalada, provenientes de Londres, Liverpool, Swansea y Cardiff, estos

puertos presentan niveles de salinidad similares a los de la región, pero los valores de temperatura son bastante menores en Stanley (Ver Anexo 4, Tabla de Temperatura y Salinidad). No se trata de diferencias insalvables, en tanto los puertos británicos registran temperaturas mínimas similares (temperaturas mínimas de  $>3,2^{\circ}$ ,  $>4,69^{\circ}\text{C}$ ,  $>6,93^{\circ}\text{C}$  y  $>6,01^{\circ}\text{C}$  respectivamente). La conexión de Gran Bretaña con Malvinas es una de las más evidentes y es posible que alguno de los puertos de la potencia británica sea un puerto donantes de especies para la región patagónica.

En cuanto a los navíos postales de la DDG Kosmos provenientes del Pacífico, el trabajo de Howat (1989) indica que esta ruta postal implicaba escalas en Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Valparaíso, Talcahuano, Corral y Punta Arenas. Estas escalas podrían haber operado “templando” a los organismos. La mayor diferencia de temperaturas es entre Corral (promedio  $11,93^{\circ}\text{C}$ , mínimo  $9,04^{\circ}\text{C}$ ) y Punta Arenas (promedio  $6,5^{\circ}\text{C}$ , máximo  $9,1^{\circ}\text{C}$ ). Sin embargo, las rutas postales tuvieron la tendencia de fondear en Stanley por menos de cinco días, salvo contadas excepciones, lo cual también limita las posibilidades del flujo postal como vector. También se registra actividad portuaria en Stanley proveniente de Noruega, particularmente de Tonsberg y Sandesfjord, con motivo de la caza de mamíferos marinos en la Antártida, pero las diferencias de temperatura y salinidad deben haber desfavorecido la introducción de especies provenientes desde allí.

En lo relativo a las dispersiones regionales, se ha podido comprobar que las embarcaciones entre 1800 y 1914 mantenían un flujo naviero que conectaba la costa patagónica. En un principio, las embarcaciones cinegéticas triangulaban entre la costa firme, el estrecho de Magallanes, la Isla de los Estados, de Tierra del Fuego y las Malvinas, en la búsqueda de presas. Conforme avanzó el tiempo, cada nuevo enclave portuario desarrolló sus propias relaciones comerciales intrarregionales. Este nivel de comunicación implica que era muy posible que las especies introducidas en un puerto patagónico fueran transportadas hacia otro y de esa manera fuera fomentada la dispersión de dichas especies a nivel regional. Por ejemplo, Puerto Stanley como Punta Arenas recibieron embarcaciones provenientes de otros lugares del mundo y mantenían una conexión naviera casi constante. Si alguna

especie se introdujo exitosamente en uno u otro puerto, posiblemente se dispersó a nivel regional mediante las embarcaciones que transitaban entre ambas ubicaciones. Las múltiples relaciones de Puerto Stanley implican que, de estar contaminado, podría haber operado como un puerto donante hacia los distintos puntos regionales con los que se conectó.

Las conexiones de las Malvinas hilan una historia transnacional con eje en el mar patagónico. En su vértice geográfico se han unido, en la forma de viajes oceánicos, distintas regiones del mundo que posiblemente tuvieron un impacto en la dispersión de especies. Pero no se trata sólo de eso: los registros portuarios han permitido una descripción de las conexiones navieras que dejan al descubierto las relaciones políticas, sociales y económicas. La importancia de la ubicación del archipiélago y sus recursos naturales posicionaron a las islas como un punto importante para distintas naciones, entre ellas Francia, Gran Bretaña, Estados Unidos, Alemania y Chile.

El hecho de que Gran Bretaña constituyera la principal fuerza naval del mundo al momento de su ocupación de las Malvinas hizo posible el funcionamiento del archipiélago como punto de escala. El gobierno británico, luego de imponerse en las islas, tuvo los recursos para canalizar sus ventajas marítimas. Asimismo, durante la segunda mitad del siglo XIX tuvieron lugar múltiples actividades económicas que impactaron en las rutas navieras que pasaban por el archipiélago. Principalmente la industria del guano, la fiebre de oro en California y la explotación minera en Chile.

El pasaje entre el Atlántico y el Pacífico implicó flujos navieros importantes provenientes de puertos de Gran Bretaña, Nueva York y Montevideo. Otra parte importante de las conexiones marítimas malvinenses estuvo compuesta por las actividades de cacería de lobos y ballenas que se desarrollaron desde antes del siglo XIX y que continuaron hasta el siglo XX. La caza de ballenas y de lobos marinos implicaron en un principio relaciones con Gran Bretaña, Estados Unidos (sobre todo con Nueva Inglaterra) y Francia, pero hacia fines del siglo XIX las embarcaciones con este propósito provinieron de Noruega. Estas conexiones marítimas también ataban lazos con las islas antárticas. La intensa actividad naviera de las Malvinas, proveniente de diferentes lugares del mundo, pero sobre todo de Montevideo, Punta Arenas, Valparaíso y

Callao, permiten considerar distintas regiones donantes de las especies biológicas que eran introducidas. Asimismo, las conexiones regionales posicionan a Malvinas como un foco dispersor a los puertos cercanos.

El mismo año que comenzó el conflicto de la Primera Guerra Mundial se abrió el canal de Panamá que terminó de marginar la situación del mar patagónico. Cuatro meses después de que se declarara la guerra, una flota alemana atacó a dos navíos británicos frente a las costas chilenas de Coronel. La estrategia británica para enfrentar a la flota alemana tenía que considerar los dos pasajes más probables al Pacífico: envió a un crucero de guerra inglés a vigilar el canal de Panamá, mientras otros dos navíos tomaban la ruta de Cabo de Hornos para enfrentar a los alemanes. El vicealmirante Spee, líder de la flota alemana, decidió volver por esta última ruta y destruir la estación naviera de Puerto Stanley. Pero los barcos de guerra británicos que se encontraban allí salieron victoriosos del enfrentamiento. La conflagración no sólo implicó la reconfiguración de las geografías europeas centrales, junto con disputas territoriales en distintos dominios coloniales, sino que también intervino el dominio de los mares. Pero para entonces las nuevas tecnologías, los canales marítimos y ferroviarios ya habían hecho perder importancia al Cabo de Hornos. Unos años después, en 1917, el gobierno argentino clausuró el faro de isla Observatorio, en vistas de la reducción del tráfico marítimo en el área. El enfrentamiento en Malvinas en 1914 no se dio en términos de soberanía sobre la región: las islas Malvinas más bien fueron el campo de batalla entre estas potencias que se disputaban el poder naval. Este último conflicto remite a la importancia territorial desde otro lugar, relacionado con un poder sobre el océano, como un punto desde donde se va a cualquier lugar, desde donde se lo controla todo.

## Conclusiones: Territorialidades marítimas y conexiones patagónicas

Esta tesis ha reconstruido el pasado de la costa patagónica partiendo de una pregunta ambiental, que ha permitido descentralizar el foco de la noción estado-céntrica del territorio, y abrir el panorama hacia sus múltiples conexiones navieras y sus consecuencias. Sus diversos capítulos son un ejemplo de cómo la historia ambiental permite ramificaciones múltiples y enriquecedoras. Como se ha adelantado en un principio, es imposible registrar con precisión qué especie se introdujo con qué barco o mediante qué conexión naviera. Sin embargo, se han establecido las diferentes conexiones navieras del período, conocimiento que permite y permitirá en el futuro esbozar hipótesis capaces de explicar los paisajes actuales de la Patagonia. Estas conexiones históricas brindan a la disciplina ecológica un trasfondo de evidencias que, como ha sido la intención de esta tesis, pueden aportar a la comprensión de la distribución de fauna y flora a nivel global. Asimismo, se ha logrado sistematizar un gran volumen de información sobre embarcaciones y viajes, y se ha hecho explícita la dinámica de las comunicaciones y la conectividad patagónica del período. Ello ha requerido de una metodología compleja y novedosa, capaz de integrar diferentes fuentes de información, bases de datos y series documentales diversas, lo que permitió valorizar y relacionar datos y cuestiones que otrora estaban aisladas y, a su vez, producir una cartografía capaz de conectar el territorio marítimo austral con otras regiones del mundo. La tesis también es un aporte a la discusión sobre la dimensión soberana territorial, particularmente del mar, que recupera actores opacos, identifica campamentos costeros y descubre inadvertidas vinculaciones cosmopolitas. Esto hace que la diversidad de tópicos y puntos de vista que se han abordado durante la investigación sean una contribución en su conjunto a la historia social regional.

En este punto, es necesario poner atención a tres cuestiones, los movimientos humanos, los complejos engranajes que los ponen en marcha y aquello que implican, lo que cada viaje arrastra o lleva consigo hacia su

destino. Los barcos transportaban (y transportan) organismos de un mar a otro, a lo que se hace referencia entre las páginas de Moby Dick: "[...] antes de que el casco cubierto de algas del Pequod se deslice junto al casco cubierto de conchas del leviatán, será conveniente que desde el comienzo mismo prestemos atención a un asunto casi indispensable". (Melville 1851, Ed. 2010: 207). El tema indispensable de la gran novela americana del siglo XIX era por supuesto, otro. El de esta tesis, sin embargo, puede concentrarse en esa frase. Como se ha demostrado al desarrollar los capítulos, los movimientos de los seres humanos y la dispersión de especies que estos provocan no se circunscriben a los espacios impuestos por las fronteras políticas, y ni siquiera a lo que los seres humanos consideramos como fronteras geográficas naturalizadas como el mar. Este es el asunto indispensable y fundamental de la tesis. La pregunta ambiental que fue su eje ha permitido construir una historia más preocupada por las diferentes conexiones navieras y las apropiaciones del espacio que lo que surge del repaso de los antecedentes, incluso de los mejores aportes recientes que han estado concentrados en otras variables como los procesos de expansión estatal, o la historia social del trabajo. En este sentido, uno de los resultados más importantes es que las conexiones navieras entre las islas y la costa continental remiten a una dinámica regional que trascendía tanto las fronteras naturales como las políticas. Si bien la pregunta ambiental que anima esta tesis ha requerido un recorte geográfico atlántico, las conectividades que se han descrito al plantear la problemática han sido la base para constatar la historia de una navegación y una economía global y regional que atravesaba las fronteras de los océanos Atlántico, Pacífico y Antártico.

La hipótesis planteada al inicio, que sostenía que las conexiones y relaciones marítimas de la Patagonia entre 1800 y 1914 eran más abundantes que aquellas registradas por la narrativa histórica, ha sido verificada. En este período la importancia del territorio patagónico fue, para las potencias del Atlántico norte, eminentemente marítima. Los recursos naturales de la costa regional convocaron a numerosas tripulaciones de otros lugares del mundo, primero en la búsqueda de los derivados de mamíferos marinos y luego del guano. El estudio de las bases de datos balleneras de Estados Unidos, Gran

Bretaña y Francia, y su integración con los documentos provenientes de distintas partes del mundo, han permitido dimensionar esta historia extractiva. Colateralmente a estas actividades, y en la ruta hacia y desde el Pacífico, la costa patagónica también sirvió de refugio para aquellos navíos con la necesidad de realizar reparaciones y aprovisionarse con carne y agua dulce. La visión estratégica del gobierno británico logró que la economía de Puerto Stanley se cimentara justamente a partir de las necesidades de los navíos que transitaban estos mares. El puerto malvinense conformó, entre 1845 y 1870, parte de un entramado de puertos de escala que lo relacionó con lugares tan lejanos como Oceanía, Hawaii, California y Europa, y también con otros más cercanos como Montevideo, o las costas de Chile y Perú. Esto tuvo sus consecuencias en la economía regional, que terminó por conectar profundamente a las Malvinas con Punta Arenas y con distintos puntos de la Patagonia Atlántica.

Al comenzar la tesis también se partió de la premisa de que las conexiones navieras impactaron ecológicamente en la región, en cuanto a la dispersión de especies. Prueba de ello lo constituyen no sólo aquellos organismos introducidos que registraron los viajeros de la época, como animales domésticos, ratas y organismos costeros, sino también las acciones de las tripulaciones que visitaban la región. Las conexiones navieras implicaron la dispersión de cerdos y cabras por loberos y balleneros, conejos por parte de oficiales británicos, y cultivos domésticos por parte de naturalistas, marinos y colonos. Las introducciones intencionales, en este sentido, fueron una de las tantas operaciones por las cuales estos viajeros y colonos se apropiaron del territorio. La expansión occidental llevó aparejada, de esta manera, introducciones incidentales e intencionales capaces de alterar los paisajes regionales en forma irreversible.

Los frecuentes viajes por parte de loberos y balleneros, producidos desde 1775, revelan un proceso de conquista económica del territorio por parte de estos trabajadores y sus respectivas compañías, que fue simultáneo al reclamo español y luego rioplatense y británico de la región. Las tripulaciones dedicadas a cazar mamíferos marinos realizaban relevamientos territoriales (en materia de roquerías y salinas), establecían campamentos y

asentamientos temporales, e incluso producían la nueva toponimia de diferentes puertos y accidentes geográficos. Se han revelado profundas conexiones entre Nueva Inglaterra, Estados Unidos, y Patagonia en materia de extracción de lobos y elefantes marinos. En 1840, el eje de la explotación cambió y viró hacia el guano. La extracción de este insumo para fertilizante requirió del establecimiento prolongado de trabajadores, lo que implicó a su vez modificaciones más radicales del paisaje en la forma de establecimientos edilicios capaces de albergar personas, trabajadores y animales domésticos ~~por meses e incluso~~ durante años. La explotación produjo un proceso de conquista económica previa a la expansión del Estado nacional argentino, pero simultánea con el crecimiento de la administración británica de Malvinas. La colonia británica jugó un papel en estas explotaciones que sucedieron en el continente.

En esta tesis se han identificado una diversidad de lugares que presentaron tráfico naviero, donde las regulaciones o impuestos eran casi inexistentes, y la infraestructura era nula o rudimentaria. Se trataba de espacios donde se producían fondeos, carga y descarga, donde se trabajaba y se explotaban una multiplicidad de recursos. Las incursiones y campamentos temporales de loberos y los emplazamientos guaneros constituyen los principales ejemplos, pero su historia no se agota allí. También existieron fondeaderos pautados para realizar intercambios entre nativos y naves foráneas, por ejemplo. Si bien estos lugares de anclaje no constituían enclaves urbanos, fueron apropiados y transformados durante el transcurso de sus visitas, mediante observaciones científicas, explotaciones de la fauna marina, construcciones edilicias y la introducción intencional e incidental de especies.

Hasta este trabajo, el foco de la observación historiográfica sobre el litoral y los puertos argentinos ha estado mayormente restringido a los puertos cuya historia involucra muelles, infraestructura portuaria y actividades pesqueras con niveles de industrialización. Pero la aparición de nuevas tipologías de espacios portuarios, y otra clase de enclaves en la costa patagónica, donde se realizaron cargamentos y explotación de algas, sal, entre otras actividades extractivas, incluso durante el siglo XX, convoca a una ampliación del

concepto de puerto, y de su análisis. Después de todo, como lo han manifestado los estudiosos del tema, “un puerto es muchas cosas”, y los puertos “naturales” patagónicos presentaron las características de refugio, aprovisionamiento, dispersión y condiciones de trabajo. El acercamiento del ser humano a estos puertos “naturales” deriva siempre en la interpretación de los recursos y características de utilidad. En esa operación el puerto, paradójicamente, es desnaturalizado y el espacio se vuelve un artefacto para el grupo social que se lo apropia.

En la actualidad el aislamiento de muchos de estos lugares, su escasa o nula población e industrialización, su abundancia de fauna y flora carismática, invitan a considerar que se trata de áreas prístinas y desoladas, características que suelen atribuirse a la región patagónica. Varios de los fondeaderos de este tipo que han sido considerados en la tesis forman parte en la actualidad de parques y/o reservas, como el Parque Interjurisdiccional Marino Costero Patagonia Austral, adonde pertenecen las islas Tova y Leones, o la Reserva Histórica, Ecológica y Turística de la Isla de los Estados. Son áreas protegidas para su conservación, lo que contribuye a imaginarlas como paisajes impolutos, sin modificar. Sin embargo, su historia de explotación y conectividades navieras sugiere que se trata de ambientes que han experimentado diversas transformaciones desde los primeros viajes que llegaron a sus costas. Sus complejos portuarios quizás fueran poco sofisticados en comparación con las ciudades portuarias interconectadas, pero son significativos desde la historia ambiental, y los naufragios que abundan en sus costas son muy sugerentes de la historia de su conectividad.

Los procesos de desterritorialización y reterritorialización de la Patagonia por parte de los viajeros, los empresarios privados, y los poderes estatales que la atravesaban, constituyen uno de los problemas principales que se discutieron en la tesis, y en cierta medida uno de sus resultados inesperados. En tierra firme o en el mar aparecen estos territorios “desiertos”, sin límites ni jurisdicción, que como espacios potenciales de colonización forman parte de un proceso de apropiación económico y político. El dominio del territorio está marcado por este conflicto, donde el territorio y el poder ejercido en él se desarticulan. Esa operación continúa inmediatamente con un reclamo de

conquista económica. De esta manera, en el marco de la expansión capitalista, distintos poderes privados y distintas potencias estatales se disputaron el territorio. Un sinfín de sucesos remiten a este problema. La destrucción de Puerto Soledad por la *USS Lexington* en 1832 desarticuló en el acto la soberanía del gobierno del Río de la Plata sobre las islas Malvinas al brindar protección a los loberos americanos que reclamaban derecho a cazar en la región. Años después, el mapa de diseño norteamericano de 1851, construido a partir de bitácoras balleneras, estableció territorios de caza a escala global, sin preocuparse por las fronteras nacionales. La presencia francesa en la explotación de guano es tan evidente que, en 1862, un tribunal comercial en Le Havre sentó jurisprudencia relativa al derecho de explotación en “una isla desierta” para resolver un conflicto que tuvo lugar en la isla Tova, del golfo San Jorge. Si bien el gobierno rioplatense tenía noción de algunas de estas actividades, sus distintas acciones no lograron regularizarlas y en 1865, el Departamento Nacional de Estadística pidió un reporte detallado sobre los recursos costeros, su explotación y su rentabilidad, en vistas a fiscalizar estas industrias. Esta acción precedió al proceso de expansión nacional y da cuenta del conocimiento que preparaba el estado, justamente con vistas a la expansión. El estudio de la desarticulación del territorio patagónico y su reterritorialización en beneficio de conquistas económicas contribuye a la discusión sobre cómo se produce el proceso extractivo a escala global, allí donde no había jurisdicción.

El estudio de las conexiones navieras en clave ambiental ha suscitado nuevas preguntas sobre la historia de la costa patagónica. La tesis abre una perspectiva novedosa respecto de la discusión sobre la soberanía del Estado en el mar austral, capaz de abordar de manera integral la presencia de los poderes estatales franceses, estadounidenses y británicos, entre otros. En otra línea, interesa el impacto ecológico por parte de las explotaciones sistemáticas de mamíferos marinos y excremento de aves en relación con la transformación de los paisajes y la destrucción de la fauna patagónica. Su análisis no sólo permite un mayor conocimiento ambiental a nivel regional y nacional, sino que se proyecta sobre problemáticas de una mayor variable espacial.

Por último, las prácticas extractivas en la región permiten concebir una historia del mundo del trabajo marítimo capaz de abordar las condiciones laborales y los problemas sociales de los trabajadores. Las tensiones dentro de las tripulaciones, los motines y las deserciones, y los intercambios producidos con los residentes y nativos de la costa patagónica aportaran a otras discusiones capaces de explicar el proceso de conquista y colonización regional. Diferentes relatos de viaje, por ejemplo, señalan que los pueblos originarios escondían pieles cuando se aproximaban barcos y que, en algunas ocasiones, las mujeres y los niños también se ocultaban de los marineros. Esta es una historia que debe pensarse desde una perspectiva de género, capaz de analizar la masculinidad de la marinería y de los embarcados, y sus consecuencias para con los nativos.

## Fuentes y Bibliografía

### Fuentes inéditas

#### **Archivo General de la Nación**

##### Fondo Luis Vernet

- Legajo 127. Carpeta 20. Extractos del Registro Oficial, Buques para Patagones
- Legajo 129. Carpeta 61. Arrivals and Sailings of vessels touching at the East Falklands, Begun the 9<sup>th</sup> June 1826.
- Legajo 129. Carpeta 37. Apuntes relativos a la concesión a Don Jorge Pacheco.
- Legajo 129. Carpeta 59. Borrador referente a la domesticación de ganado etc. Enero 1826 hasta 1828.
- Legajo 129. Carpeta 55. Falkland Islands. Important to mariners trading round Cape Horn. Liverpool, S/F.
- Legajo 129. Carpeta 74. Apuntes sobre la Isla de los Estados.
- Legajo 134. Carpeta 17. Plano geográfico de la isla oriental de Malvinas, dividido en 11 secciones para su colonización. Incluye una carta de navegación de Puerto Soledad. 1831.
- Legajo 139. *Logbook* de la Breakwater.

##### Sala X

- Expediente 38-4-9. Entradas y Salidas de buques en el puerto de Patagones y su bahía desde 2 de julio de 1821 hasta junio del 22.

#### **Archivo del Museo Emma Nozzi**

- Juzgado de Paz de Patagones, 1865, Notas y Oficios Varios Marzo, Juez Bernabé A. García.

#### **Mystic Seaport Museum, Inc.**

##### Manuscripts Collection, G. W. Blunt White Library.

- Log 107. *Logbook* of the Harriet.
- Log. 862. *Logbook* of the Hannibal.
- George Elliott Collection. Coll 338. Box 1. Vol. 1. *Logbook* of the Penguin.
- George Elliott Collection. Coll 338. Box 1. Vol. 4. *Logbook* of the Mercury.

### **Jane Cameron National Archive**

- Transcripción de los Shipping Registers held by the Jane Cameron National Archives, disponible en <http://www.nationalarchives.gov.uk/online-collections/shipping/shipping-registers>
- Jane Cameron National Archive. Miscellaneous Letters – Outward – B1.

### **Sitios Web: Repositorios documentales y Bases de datos**

- Fundación Histarmar / Buenos Aires. <https://www.histarmar.com.ar>
- Duncan Campbell y Gladys Grace. [patlibros.org](http://patlibros.org)
- Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France
- Harvard University <https://curiosity.lib.harvard.edu>
- Pauly D. and Zeller D. (Editors), 2015. Sea Around Us Concepts, Design and Data ([seararoundus.org](http://seararoundus.org))
- University of Cambridge <http://www.cam.ac.uk/>
- American Offshore Whale Voyages: A Database (AOWV), <https://whalinghistory.org>, Mystic Seaport Museum, Inc. and New Bedford Whaling Museum
- British Southern Whale Fishery Databases BSWF Databases - A. G. E. Jones; Dale Chatwin; and, Rhys Richards
- Les Baleiniers Française, French Offshore Whaling Voyages: A Database, <https://whalinghistory.org/fv/>, Mystic Seaport Museum, Inc. and New Bedford Whaling Museum. Accedido en septiembre del 2019.
- Whaling Museum Logbook & Journal Database, New Bedford Whaling Museum.

### **Fuentes editas**

Admiralty (1889). Gran Bretaña. Hydrographic Office. Plans on the east coast of Patagonia [material cartográfico] / from surveys by Commr. Pringle Stokes & Lieutt. W.G.Skyring, H.M.S. "Beagle", 1828-1833. Londres: Admiralty, 1889. Disponible en el sitio web de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno: <https://catalogo.bn.gov.ar/>

Admiralty (1906). Gran Bretaña. Hydrographic Office .Plans on the West Coast of Patagonia, South America [material cartográfico] Londres : Admiralty,

1906. Disponible en el sitio web de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno:  
<https://catalogo.bn.gov.ar/>

Agassiz, E. C. C. (1871-1872). Narrative of the voyage of the Hassler in the form of letters written on board by Mrs. Agassiz and published in the Boston Transcript and the New York Tribune. Spec. Coll. MCZ 023. Ernst Mayr Library, Museum of Comparative Zoology, Harvard University, Cambridge, Mass. Disponible en:

[https://iif.harvard.edu/manifests/view/drs:11908084\\$10i](https://iif.harvard.edu/manifests/view/drs:11908084$10i)

Allyn, G. (1879). The Old Sailor's Story, -or a short account of- The life, adventures and voyages of Capt. Gurdon L. Allyn, Including Three Trips Around the World. Written by himself, In the Seventi-ninth and Eightieth Years of his Age. Norwich, Connecticut: Gordon Wilcox. 1879. Disponible en:  
[https://archive.org/details/cihm\\_14261/page/n5](https://archive.org/details/cihm_14261/page/n5)

Bailey, J. W. (1848). Notes on the algae of the United States. American Journal of Science and Arts, series. 2(6): 37-42.

Barnard C. (1836). New York: J. P. Callender / Narrative of the Sufferings and Adventures of Capt. Charles Barnard.

Blake, J. H. (1872). Track of the Hassler Expedition. Disponible en:  
[https://iif.harvard.edu/manifests/view/drs:11882758\\$1i](https://iif.harvard.edu/manifests/view/drs:11882758$1i)

Bourne, B. F. (1853). The Captive in Patagonia; or Life Among the Giants. A Personal Narrative by Benjamin Franklin Bourne. Boston: Gould and Lincoln.

Bove, G. (1883). Expedición Austral Argentina. Informes preliminares presentados a S.S.E.E. Los ministros del Interior y de Guerra y Marina de la República Argentina por Giacomo Bove, Jefe de la comisión Científica de la Expedición y Publicados bajo la dirección del Instituto Geográfico Argentino precedidos de una introducción y de otros documentos relativos a la Expedición Austral Argentina. Buenos Aires. Imprenta del Departamento Nacional de Agricultura.

British and Foreign State Papers (1854-1855). Vol. XLV. Compiled by the librarian and keeper of the papers, Foreign Office.

Calvo, N. A. (1879). Colección de las interesantes cartas del Señor Don Nicolás Calvo, publicadas en El Siglo". Buenos Aires: Imprenta de El Siglo.

- Coen, T. (1880). *Adventures in Patagonia; a Missionary's Exploring Trip*. New York: Dodd, Mead & Co.
- Colonies and British Possessions (1867). Accounts and Papers: Thirty-eight volumes. Session 5 February – 21 August 1867. Vol XLIX.
- Commercial Relations of the United States with Foreign Countries (1862). United States. Bureau of Foreign and Domestic Commerce. Washington: U.S. Government Printing Office.
- Darwin, C. 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. Journal and remarks. 1832-1836. London: Henry Colburn.
- Duperrey, M. L. I. (1829). Voyage Autour du Monde, Exécuté par Ordre du Roi, Sur la Corvette de La Majesté, La Coquille, pendant les années 1822, 1823, 1824 et 1825, sous le Ministère et conformément aux instructions de S.E.M. Le Marquis de Clermont-Tonnerre, Ministre de la Marine. Volume 2: Hydrographie et Physique. Paris. Arthus Bertrand, Libraire-Éditeur.
- Dupont (ed.), (1849). Nouvelles annales de la marine et des colonies: revue mensuelle, Volúmenes 1-2. Paris: Dupont, P. 1849. P. 491.
- Fanning, E. (1833). Voyages Round the World: With Selected Sketches of Voyages to the South Seas, North and South Pacific Oceans, China, Etc. Performed Under the Command and Agency of the Author. Also, Information Relating to Important Late Discoveries; Between the Years 1792 and 1832. New York: Collins & Hamay.
- Findlay, A. G. (1867). Sailing Directory for the Ethiopic Or South Atlantic Ocean, Including the Coasts of South America and Africa. Fifth Edition. London: Richard Holmes Laurie. 1867.
- 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. Volume II and Appendix of Volume II. London: Henry Colburn.
- Forbes y Johnston (1856). Mapa de la distribución de la vida marítima, Disponible

en <https://www.davidrumsey.com>. Imagen No. 0372032

Freycinet, L. (1844). Voyage atour du Monde, Entrepris par Ordre du Roi, Executé sur las corvettes de S.M. L'Ukraine et la Physicienne, pendant los annés 1814, 1818, 1819 et 1820. Volumes Historique and Météorologie. Paris: Imprimiere Royale.

Gaudichaud, (1826). Botanique. Voyage atour du Monde, Entrepris par Ordre du Roi, Executé sur las corvettes de S.M. L'Uranie et la Physicienne, pendant los annés 1814, 1818, 1819 et 1820. Chez Pillet Aîné, Impremieur-Libraire, Paris.

Gerlache de Gomery, A. (1902). Voyage de la Belgica, Quinze mois dans l'Antarctique par le Commandant de Gerlache, préface par Élisée Reclus couronné par l'Academie Francaise. Bruxelles Imprimiere Scientifique Ch. Bulens, Editeur.

Le Forbin (1877a). Cartas de navegación del golfo San Jorge: Golfe de St. Georges : de île Raza a Ile Tova. París : Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, 1877. Le Forbin. Disponible en el repositorio digital de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno: <https://catalogo.bn.gov.ar/>

Le Forbin (1877b). Plano de la isla Tova: Plan de l'île Tova : [material cartográfico] Golfe de St. Georges, Patagonie París : Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, 1877. Disponible en el repositorio digital de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno: <https://catalogo.bn.gov.ar/>

Lovisato (1882). Boletín del Instituto Geográfico Argentino publicado bajo la dirección de su presidente Dr. D. Estanislao S. Zeballos. Tomo III. Buenos Aires: Librería, Imprenta y Encuadernación de Jacobo Peuser 96.

Lyman, A. (1852). Voyage to California and life in the gold diggings and also a Voyage from California to the Sandwich Islands. By Albert Lyman, of Hartford, a member of the Connecticut Mining and Trading Company, which sailed in the Schooner *General Morgan* From New York, Feb. 22, 1849. Publishers E. T. Pease, Hartford, Conn. Dexter & Bro. New York. Redding & Co. Boston. 1852.

Mackinnon, L. B. (1840). Some account of the Falkland Islands, from a six months' residence in 1838 and 1839. By Mackinnon, L.B., London: A. H. Baily and co.

- Malaguti, F. (1861). *Chimie Agricole – Observations sur quelques substances fertilizantes désignées sous le nom générique de Guano de Patagonie par M. Malaguti. Comptes rendus hebdomadaires des séances de l'Académie des sciences / publiés par MM. Les secrétaires perpétuels. Académie des Sciences. Pps. 436-442. Disponible en gallica.bnf.fr.*
- Martial, L. F. (1888). *Mission Scientifique du Cap Horn 1882-1883. Tome I Histoire du Voyage and Appendix. Paris, Gauthier-Villars, Imprimeur-libraire de l'Ecole Polytechnique, du Bureau u des longitudes. 1888*
- Maury, M. F. and United States Naval Observatory (1851). "Whale chart." Map. 1851. Norman B. Leventhal Map & Education Center. Disponible en: <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:x633f952x>
- Memoria de la comisaría general de Inmigración correspondiente al año (1878). Buenos Aires: La Tribuna.
- Tizard, R. N. (1885). *Narrative of the cruise of H.M.S. Challenger with a general account of the scientific results of the expedition by Staff-Commander T.H. Tizard, R.N.; Professor H.N. Moseley, F.R.S; Mr. J.Y. Buchanan, M.A.; and Mr. John Murray, PH.D; members of the expedition. Printed for her Majesty's Stationery Office, London. 1885.*
- Neumayer, B. (1886). *Die Internationale Polarforschung 1882-1883, die Beobachtungs-Ergebnisse der Deutschen Stationen band II. Sud-Georgien und das Magnetische Observatorium der Kaiserlichen Marine in Wilhelmshaven. Berlin, Verlag Von A. Asher & Co.*
- Niles, W. O. (1830). *Niles Weekly Register, containing political, historical, geographical, scientific, 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. Baltimore, H. Niles and Son, Editors. Volumes XXXVII and XXXVIII, March 1830 – Sept. 1830.*
- Norie, J. W. (1822). "A new chart of the east and west coasts of South America." Map. London: J.W. Norie, 1822. Disponible en *Digital Commonwealth*, <https://ark.digitalcommonwealth.org/ark:/50959/zk51wb14p> (accessed June 14, 2019)
- Officiers du Croiser Le Forbin (1877). *Plano de isla Leones: Plan de l'île Leones, de la Baie Gill et du Bassin de l'Oven [material cartográfico] Officiers du*

Croiseur Le Forbin. Disponible en el repositorio digital de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno: <https://catalogo.bn.gov.ar/>

Parker King, P. y Fitzroy, R. (1860). *The South America Pilot. Part II. From the Rio de la Plata to the Bay of Panama, including Magellan Strait, the Falkland, and Galapagos Islands. Fifth Edition.* London: The Hydrographic Office, Admiralty.

Printed chart of part of East Falkland island, Stanley Harbour (1856). Diagram of Cape Pembroke Lighthouse. Notice to Mariners about the fixed light at Cape Pembroke in English, French and German. Advert for supplies available from the Falkland Islands Company's agents at Stanley. Royal Museums Greenwich Collection, Ub. G214:13/10.

Public documents printed by order of the Senate of the United States (1834), first session of the twenty third congress begun and held at the city of Washington, December 1, 1834, and in the fifty-eight year of the independence of the United States. Washington: Duff Green.

R.S.F (1859). *Journal of the American Geographical and Statistical Society*, 1 (6): 181-189.

Recueil de jurisprudence commerciale et maritime du Havre : ouvrage contenant. (1863). Tomo 9. (165-179) Disponible en <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k57279312>

Ross, C. J. (1847). *A voyage of discovery and research in the southern and Antarctic regions, during the years 1839-43 by Captain Sir James Clark Ross, R N. with Plates Maps and Woodcuts in two volumes. Volumes I and II.* London: John Murray, Albemarle Street.

Smith, Hugh M (1899). Deep-sea exploring expedition of the steamer "Albatross". [S.l. : s.n., 1899]. Page 294 (Seq. 6). Erns Mayr Library of the Museum of Comparative Zoology. Harvard University. Disponible en: <http://nrs.harvard.edu/urn-3:FMUS.MCZ:2094832?n=6>

Wilkes, C. (1842). *Synopsis of the Cruise of the U. S. Exploring Expedition, during the years 1839, '39, '40, '41 & '42 Delivered before the National Institute by it's Commander Charles Wilkes, Esq., on the twentieth of June, 1842.* Washington: Printed by Peter Force. 1842.

Tanner (1891). *Report on the work of the U.S. Fish Commission Steamer*

Albatross from January 1, 1887 to June 30, 1888. for the year ending June 30, 1888. Report of the Commissioner for 1887, United States Commission of Fish and Fisheries. Washington: Government printing office.

Taylor, W. R. (1939). Algae collected by the "Hassler", "Albatross" and Schmitt expeditions. II. Marine algae from Uruguay, Argentina, the Falkland Islands, and the Strait of Magellan. Papers of the Michigan Academy of Sciences, Arts and Letters 24: 127-164, Plates 1-7.

The American Farmer (1858). The American Farmer: Devoted to Agriculture, Horticulture and Rural Life, Septiembre de 1858. Volumen 8 de la revista mensual, años 1857-1858. Baltimore: N. B. Worthington & Co., Editors.

The Illustrated London News (1856). 19 de abril de 1856, p. 413 y 414. Disponible en [books.google.com](https://books.google.com).

The Jurist (1865). Containing Reports of Cases decided in The Courts of Equity and Common Law, and in the Divorce, Probate, Admiralty, & Ecclesiastical Courts; with a general digest of all cases reported during the year 1864. Caso Judicial de Carr and Josling v. Montefiore del 11 de mayo de 1865. London: Stevens, Sons, & Haynes [sic]. Volumen 10, Parte 1. Página 1070. Disponible en [books.google.com.ar](https://books.google.com.ar).

Townsend, T. R. (1888). The Diary of Mr. Ebenezer Townsend Jr, the Supercargo of the Sealing Ship "Neptune" on her Voyage to the South Pacific and Canton; with a Preface by Thomas R. Trowbridge. Papers of the New Haven Colony, Historical Society. Vol. IV. New Haven: Tuttle, Mokehouse & Taylor. 1888. Disponible en <https://archive.org/details/papersofnewhaven01newh>

Webster, W. H. B. (1834). Narrative of a voyage to the Southern Atlantic Ocean in the years 1828, 1829, 1830, performed in H. M. Sloop Chanticleer under the command of the late Captain Henry Foster, F.R.S. &c. by order of the Lords Commissioners of the Admiralty. From the private journal of W. H. M. Webster, surgeon of the sloop. In two volumes. Vol. I and II. London, Richart Bentley, New Burlington Street, Publisher in Ordinary to His Majesty.

Weddell, J. (1827). A voyage towards the South Pole, performed in the years 1822-24 containing an examination of the Antarctic Sea, to the seventy-fourth degree of latitude and a visit to Tierra del Fuego, with a particular account of the Inhabitants to which is added, much useful information on the coasting

navigation of Cape Horn, and the Adjacent Lands. With Charts of Harbours, &c. By Weddell, James, F.R.S.E. London: Printed for Longman, Rees, Orme, Brown, and Green. Paternoster-row. Disponible en <https://archive.org/details/voyagetowardsSo00Wedd/>

Wilkes, C. (1845). Narrative of the United States Exploring Expedition, during the years 1838, 1839, 1840, 1841, 1842. By Charles Wilkes, USN. Commander of the Expedition, Member of the American Philosophical Society, Etc. In five volumes, and an Atlas, Vol. 1. London: Wiley and Putnam.

## Bibliografía

Abrantes García A. C. (2017). New ports of the New World: Angra, Funchal, Puerto Royal and Bridgetown. *International Journal of Maritime History*, 29 (1): 155-174.

Adams, R. E. (2018). Cities, Mare Magnum: Urbanisation of Land and Sea. En Peters K., Steinberg P. y Stratford E. (eds.), *Territory beyond Terra*. London, New York: Rowman & Littlefield International.

Armitage, D. (2002). Three Concepts of Atlantic History. En Armitage D. y Braddick, M. J. (eds.), *The British Atlantic World, 1500-1800*. Londres: Basingstoke. pp. 11-29.

Balech, E. y Ehrlich, M. D. (2008). Esquema biogeográfico del mar argentino. *Revista de Investigación y Desarrollo Pesquero*, 19: 45-75.

Ballester, B. (2017). La pesca y la caza marina en el desierto de Atacama: Luces conceptuales desde los documentos escritos (siglos XVI-XIX). *CUHSO Cultura – Hombre Sociedad*, 27 (2): 89-120.

Bandieri, S. (1996). Entre lo micro y lo macro: la historia regional. Síntesis de una experiencia. *Entrepasados*, 11: 71-100.

Bandieri, S. (2009). Historia de la Patagonia. Buenos Aires, Sudamericana.

Basberg, Bjørn L. y Headland, R. K. (2008). The 19th Century Antarctic Sealing Industry. Sources, Data and Economic Significance. *NHH Dept. of Economics Discussion*, Paper No 21/2008.

- Bascope Julio, J. (2018). *En un área de tránsito polar: desde el establecimiento de líneas regulares de vapores por el estrecho de Magallanes (1872) hasta la apertura del canal de Panamá (1914)*. Villa Tehuelches: CoLibris.
- Bascope Julio, J. (2012). *La colonisation de la Patagonie australe et la Terre de Feu. Sources pour une histoire internationale, 1877-1922*. París: Tesis doctoral, presentada en el École des Hautes Études en Sciences Sociales, Ms.
- Bastida, R., Elkin, D. y Grosso, M. (2008). The Role of Benthic Communities and Environmental Agents in the Formation of Underwater Archaeological Sites. En Leshikar-Denton, M. E., Luna Errenguerena, P., (eds.) *Underwater and Maritime Archaeology in Latin America and the Caribbean* (pp. 173-185). Walnut Creek, California: Left Coast Press.
- Bastida, R., Elkin, D. y Grosso, M. (2010). Enfoques interdisciplinarios para el estudio de procesos naturales de formación de sitios arqueológicos subacuáticos: investigaciones en el marco del Proyecto Swift (Provincia de Santa Cruz, Argentina). En Oliva, F., de Grandis y N., Rodríguez, J. (comp.), *Arqueología argentina en los inicios de un nuevo siglo, Tomo III. Publicación del XIV Congreso Nacional de Arqueología Argentina* (pp. 269-283). Rosario: Laborde.
- Benedetti, A. (2011). Territorio: concepto integrador de la geografía contemporánea. En Souto P. (coord.), *Territorio, lugar, paisaje. Prácticas y conceptos básicos en geografía* (pp. 11-82). Buenos Aires: Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- Bianchi Villelli, M. y Buscaglia, S. (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.
- Bianchi Villelli, M., Buscaglia, S. y Sancci, B. (2013). Una genealogía de los planos históricos del Fuerte San José (Península Valdés, Chubut, Siglo XVIII). *Corpus - Archivos virtuales de la alteridad americana*, 3: 1-15.
- Bolster, J. W. (2006). Opportunities in Marine Environmental History. *Environmental History*, 11: 567-597.

- Bolster, W., J. (2008). Putting the Ocean in Atlantic History: Maritime Communities and Marine Ecology in the Northwest Atlantic, 1500–1800'. *American Historical Review*, 113 (1): 19–47.
- Bolster, J. W. (2012). *The Mortal Sea. Fishing the Atlantic in the Age of Sail*. Cambridge: Harvard University Press.
- Bortolus, A. y Schwindt, E. (2007). What would have Darwin written now? *Biodiversity and Conservation*, 16: 337-345.
- Bortolus, A., Carlton, J. T. y Schwindt, E. (2015). Reimagining South American coasts: unveiling the hidden invasion history of an iconic ecological engineer. *Diversity and Distributions: A journal of Conservation Biogeography*, 21 (11): 1267-1283.
- Bortolus, A., Carlton J. T. y Schwindt, E. (2016). Biological Invasions change the way we see Nature. *Bare Essentials Magazine*, 1-5.
- Borucki, A. (2011). The Slave Trade to the Río de la Plata. Trans-imperial Networks and Atlantic Warfare, 1777-1812. *Colonial Latin American Review*, 20 (1): 81-107.
- Borucki, A. (2013). Shipmate Networks and Black Identities in the Marriage Files of Montevideo, 1768-1803. *Hispanic American Historical Review*, 93 (2): 205-238.
- Bourguet, M., Licoppe, C. y Sibum O. (2003). *Instruments, Travel and Science*. Routledge, Londres, Gran Bretaña.
- Braudel, F., Primera Ed. 1949 (2010). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Brinkman, P. (2003). Bartholomew James Sullivan's discovery of fossil vertebrates in the Tertiary beds of Patagonia. *Archives of Natural History* 30: 56–74.
- Brunet, R. (1974). Análisis de paisajes y semiología. En: Gómez Mendoza J., et al. (1982). *El pensamiento geográfico* (pp. 485-493). Madrid, Alianza.
- Burnett, C. D. (2005). *The Edges of Empire and the Limits of Sovereignty: American Guano Islands*. *American Quarterly*, 57(3): 779–803.
- Bustos, J. A. (1993). Indios y Blancos, sal y ganado más allá de la frontera. *Anuario IEHS*, 8: 27-45.
- Caillet-Bois, R. (1948). *Una tierra argentina. Las Islas Malvinas. Ensayo basado sobre una documentación nueva y desconocida*. Buenos Aires: Peuser.

- Caillet Bois, R. (1968). La Costa Patagónica y el Comercio en la Segunda Mitad del Siglo XIX. *Cuadernos de Historia del Chubut*. Trelew: Junta de Estudios Históricos del Chubut.
- Cañete, V., Rispoli, F., Ruocco, L. y Yurkievich, G. (comp.) (2011). *Los puertos y su gente: pasado, presente y porvenir*. Mar del Plata: GESMar.
- Carlton, J. T. y Hodder J. (1995). Biogeography and dispersal of coastal marine organisms: experimental studies on a replica of a 16th-century sailing vessel. *Marine Biology*, 121:721–730.
- Carlton, J. T. (1992). Blue immigrants: the marine biology of maritime history. *The Log*, 44:31-36.
- Carlton, J. T. (1996). Pattern, process, and prediction in marine invasion ecology. *Biological conservation*, 78: 97-106.
- Carlton, J. T. (2001). *Introduced species in U.S. coastal waters: environmental impacts and management priorities*. Pew Oceans Commission, Arlington, Virginia, USA.
- Carlton, J. T. (2009). Deep invasion ecology and the assembly of communities in historical time. En: Rilov G., Crooks J. A. (eds.) *Biological Invasions in Marine Ecosystems* (pp. 12-56). Ecological Studies, 204, Springer-Verlag Berlin.
- Carrara, I.S. (1952). Lobos marinos, pingüinos y guaneras del litoral marítimo e islas adyacentes de la República Argentina. La Plata: Ministerio de Educación.
- Caruso, L. (2016). *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921*. Buenos Aires: Ediciones Imago Mundi.
- Castro Herrera, G. (2005). De civilización y naturaleza. Notas para el debate sobre la historia ambiental latinoamericana. *Polis* 10. URL: <https://journals.openedition.org/polis/7594>
- Caviglia, S. E. (2015). *Malvinas: Soberanía, Memoria y Justicia. Vol. II: Balleneros – Loberos – Misioneros. Siglos XVIII-XIX*. Rawson: Ministerio de Educación de la Provincia de Chubut.
- Centner, C. W. (1942). Great Britain and Chilean Mining 1830-1914. *The Economic History Review*, 12 (½): 76-82.
- Chapman, A. (2010). *European Encounters with the Yamana People of Cape Horn, Before and After Darwin*. New York: Cambridge University Press.

- Chaves, K. (2011). Athwart the trend: Maritime History's position in a sea of Atlantic World prospects. *Interdisciplinary Journal of Maritime Studies*, 2 (2): 12-21.
- Clark, A. H. (1887). The Whale-Fishery. En Goode G. B and a staff of associates. *The fisheries and the fishery industries of the United States*. Vol II. Washington: Government Printing Office.
- Clayton, J. (2014). *Ships employed in the South Sea Whale Fishery from Britain*. Chania, Crete, Greece: Berforts Information Press.
- Coclanis, P. A. (2006). Atlantic World or Atlantic/World? *The William and Mary Quarterly, Third Series*, 63 (4): 725-742.
- Conn, D. B. (2014). Aquatic invasive species and emerging infectious disease threats: A One Health perspective. *Aquatic Invasions*, 9 (3): 383-390.
- Cooper, F. (2005). *Colonialism in Question. Theory, Knowledge, History*. Berkley, CA: University of California Press.
- Corboz, A. (1983). El territorio como palimpsesto. *Diógenes*, 121: 14-35.
- Coronato, F. (2004). Early links between the Falkland Islands and the Welsh Colony in Patagonia: Bishops from the Islands visiting the Mainland. *Falkland Islands Journal*, 8 (3): 22-27.
- Coronato, F. (2016). Arqueólogo-histórico, se busca: factoría francesa en la costa patagónica. En Aquino, C., Ruiz, G. E. (eds) *Actas del XIX Congreso Argentino de Arqueología* (Pp. 702-709). Facultad de Ciencias Naturales e Instituto Miguel Lillo, UNT, San Miguel de Tucumán.
- Coronato, F. (2017). Francia: el actor que pudo ser. Ponencia presentada en XVI Jornadas Interescuelas / Departamento en historia.
- Coronato, F. y Tourrand, J. F., (2013). Falklands and Patagonia: the good old neighbourhood. *Falkland Islands Journal*, 10 (2): 90-106.
- Crespo, E. A. y Pedraza, S. N. (1991). Estado actual y tendencia de la población de los lobos marinos de un pelo (*Otaria flavescens*) en el litoral norpatagónico. *Ecología Austral*, 1: 87-95.
- Crespo, E. A., Schiavini, A. C. M., García, N. A., Franco-Trecu, V., Goodall, R. N. P., Rodríguez, D., Stenghel Morgante, J. y Rosa de Oliveira, L. (2015). Status, population trend and genetic structure of South American fur seals, *Arctocephalus australis*, in southwestern Atlantic waters. *Marine Mammal Science*, 31 (3): 866-890.

- Crisci, J. V. (2001). The voice of Historical Biogeography. *Journal of Biogeography*, 28: 157-168.
- Cronon, W. (1983). *Changes in the Land: Indians, Colonists, and the Ecology of New England*. New York: Hill and Wang.
- Crosby, A. W., Primera Edición 1986, (1999). *Imperialismo Ecológico*. Ed. Crítica. Barcelona.
- Cruz I., Lemaire C. R., Nauto G. D., Astete F. Z. (2014). Historia natural de pingüinos y lobos marinos en la Patagonia. *Desde la Patagonia, Difundiendo Saberes*, 11 (17): 2-9.
- Cushman, G. T. (2013). *Guano and the Opening of the Pacific World: A Global Ecological History*. New York: Cambridge University Press.
- De Jong, G. (2001). *Introducción al método regional*. Neuquén: Lipat-Universidad Nacional del Comahue.
- De Lima Martins, L. (1998). Navigating in Tropical Waters: British Maritime Views of Rio de Janeiro. *Imago Mundi: The International Journal for the History of Cartography*. 50 (1): 141-155.
- DeJohn Anderson, V. (2002). *Creatures of Empire: How Domestic Animals Transformed Early America*. Nueva York: Oxford University Press.
- Deleuze, G. y Guattari, F., Primera Edición 1980 (2004). *Mil mesetas: capitalismo y esquizofrenia*. Valencia: Pretextos.
- Destéfani, L. H. (1985). Colonización Patagónica. En *Historia marítima argentina, Tomo IV*. Secretaría General Naval (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 Martínez Peña L. y Fernández Rodríguez M. (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. (1993). Early sealing in the Falkland Islands dependencies. *The Great Circle*, 15 (1): 1-17.
- Dickinson, A. B. (1994). Early Nineteenth-Century Sealing on the Falkland Islands: Attempts to Develop a Regulated Industry, 1820-1834. *The Northern Mariner/Le Marin du nord*, 4 (3): 39-49.

- Dickinson, A. B. (1<sup>o</sup> ed 2007) 2017. Seal Fisheries of the Falkland Islands and Dependencies: An Historical Review. En *Research in Maritime History* N° 34. St. Johns, Newfoundland: International Maritime Economic History Association. Epub publication: Oxford University Press.
- Dumrauf, C. I. (1992). *Historia de Chubut. Colección Historia de Nuestras Provincias*. Buenos Aires: Plus Ultra.
- Dumrauf, C. I. (1998). *La Comunicación Interoceánica. Chubut: Documentos de su historia n°3*. Trelew, Chubut: Edición del autor.
- Elkin, D. (2016). Arqueología marítima en la Patagonia: el proyecto HMS Swift (Argentina). *Revista PH – Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 86: 78-93.
- Elkin, D, Murray C., Grosso, M., Gutiérrez, G., Trassens, M. E. y Bastida, R. (2015). Investigaciones Interdisciplinarias en Sitios Arqueológicos de Naufragio en el Golfo Nuevo (Provincia Del Chubut): Primeros Resultados. *Cuadernos del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano*, 1: 21-40.
- Elkin, D., Murray, C. y Grosso, M. (2017). Arqueología de naufragios históricos en la costa atlántica fueguina. En Vázquez, M., Elkin, D. y Oría, J. (eds.) *Patrimonio a orillas del mar - Arqueología del litoral atlántico de Tierra del Fuego* (pp. 207-237). Ushuaia: Editora cultural Tierra del Fuego.
- Entraigas, R. A. (1966). *Piedra Buena, caballero del mar*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, Secretaría de Estado de Marina.
- Ferrer, A. (1996). *Historia de la globalización. Orígenes del orden económico mundial*. Buenos Aires-México: Fondo de Cultura Económica.
- Ferrer, A. (2007). Globalización, desarrollo y densidad nacional. En Vidal G., Guillén, R. A. (coord.), *Repensar la teoría del desarrollo en un contexto de globalización. Homenaje a Celso Furtado* (pp. 431-438). Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Fink, L. (2011). *Sweatshops at Sea. Merchant seamen in the world's first globalized industry, from 1812 to the present*. Chapel Hill: The University of North Carolina.
- Fodor, J. G. y O'Connell, A. A. (1973). La Argentina y la economía atlántica en la primera mitad del siglo XX. *Desarrollo económico*, 13 (49): 03-65.

- Ford, B. (2011). *The Archeology of Maritime Landscapes*. New York: Springer.
- Frere, E., Quintana, F. y Gandini, P. (2005). Cormoranes de la costa patagónica: estado poblacional, ecología y conservación. En *El Hornero* 20 (1): 35-52.
- Gallini S., 2009. Historia, ambiente, política: el camino de la historia ambiental en América Latina. En *Nómadas* (Col.), 30: 92-102.
- García, S. V. y Podgorny I. (2013). La Casa de los Pilotos, Las escorias de la Patagonia y el naturalista de la barca inglesa. Ruiz R., Puig-Samper M. A., Zamudio G. (Ed.) *Darwinismo, Biología y Sociedad*. España, UNAM, Edición Doce Calles.
- García, S. V. (2009). El estudio de los recursos pesqueros en la Argentina de fines del siglo XIX. *Revista Brasileira de História da Ciência*, 2 (2): 206-221.
- García, S. V. (2010). La logística de los levantamientos hidrográficos en el Río de la Plata y Patagonia en tiempos del HMS Beagle, *Anuario IEHS*, 25: 279-304.
- Gibbs, L. (2018). Sharks, Nets and More-Than-Human Territory in Eastern Australia. En Peters K., Steinberg P. y Stratford E. (eds.) *Territory beyond Terra. London* (pp. 203-219). New York: Rowman & Littlefield International.
- Gímenez Montiel, G. y Lambert, C. (2007). El desierto como territorio, paisaje y referente de identidad. *Culturales*. III: 7-42.
- Godoy, J. C. (1963). Evaluación de los Recursos Naturales de la Argentina (Primera Etapa). *Tomo VIII. Fauna Silvestre. Volumen 1*. Buenos Aires: Consejo Federal de Inversiones.
- Grosso, M. (2008). *Arqueología de naufragios: estudio de procesos de formación naturales en el sitio HMS Swift (Puerto Deseado, Santa Cruz)*. Buenos Aires: Tesis de Licenciatura en Ciencias Antropológicas - Orientación Arqueología. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. Publicación electrónica CD.
- Grosso, M., Elkin, D., Murray, C. y Castro, M. A. (2015). Evidencia arqueológica de naufragios en zonas costeras: El caso del Parque Nacional Monte León (Provincia de Santa Cruz). *Magallania*, 43 (2): 93-118.
- Guajardo, C. (23 de febrero del 2018). "Operativo de Prefectura para capturar un barco chino que pescaba ilegalmente". *Clarín*. Buenos Aires, Argentina
- Guajardo, C. (7 de enero del 2017). "Una "ciudad" de barcos pesca muy cerca del mar Argentino". *Clarín*. Buenos Aires, Argentina

- Gudynas, E. (2015). *Extractivismos, Ecología, economía y política de un modo de entender el desarrollo y la Naturaleza*. Cochabamba: CEDIB, Centro de Documentación e Información Bolivia.
- Haller, S. y Vezub, J. E. (2018). Conexiones Interoceánicas de la costa patagónica en el siglo XIX: Antecedentes de historia marítima. *Anuario IEHS*, 33 (1): 15-38.
- Hardin, G. (1968). The Tragedy of the Commons. *Science*, 162 (3859): 1243-1248.
- Hartman L. (2013). *History of A Sealing Voyage On board the Schooner Breakwater of Stonington Connecticut in the year AD 1830 and 31 by Daniel Lamb*. Disponible en <http://mypage.siu.edu/lhartman/voyage.html/>
- Hattendorf, J. B. (2012). Maritime History Today. *Perspectives on History*, 50 (2): 34-36.
- Headland R. K. (1989). *Chronological List of Antarctic Expeditions and Related Historical Events*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Heidbrink, I. (2017). Closing the 'blue hole': Maritime history as a core element of historical research. *International Journal of Maritime History*, 29 (2): 325-332.
- Herner, M. T. (2009). Territorio, desterritorialización y reterritorialización: un abordaje teórico desde la perspectiva de Deleuze y Guattari. *Huellas*, 13: 158-171.
- Hewitt C.L., Campbell M.L., Thresher R.E., Martin R.B., Boyd S., Cohen B.F., Currie M.F., Gomon M.J., Keogh J.A., Lewis M.M., Lockett N.M., McArthur M.A., O'Hara T.D., Poore G.C.B., Ross D.J., Storey M.J., Watson J.E. y Wilson R.S.. 2004. Introduced and cryptogenic species in Port Phillip Bay, Victoria, Australia. *Marine Biology*, 144:183–202.
- Hoffman F. L. y Hoffman O. M. 1984. *Sovereignty in Dispute: The Falklands/Malvinas, 1493–1982*. Boulder, Colo.: West-view Press. 1984.
- Howat, J. N. T. (1989). *Falkland Islands Mails: The Kosmos Years, 1880-1900*. Londres: British Philatelic Trust.
- Hurtado, D. 2003. De la Historia del Progreso a la 'Microhistoria' Constructivista. En Hurtado, D. y Drewes, A., *Tradiciones y Rupturas: la Historia de la Ciencia en la Enseñanza* (pp. 13-54). Buenos Aires: UNSAM Baudino Ediciones.

- Jane Cameron National Archive (19 de junio del 2018). Descripción relativa al pasado de New Island. Disponible en <https://www.fig.gov.fk/archives/online-collections/buildings-past-and-present/islands>
- Jones, A. G. E. (1981). The British Southern Whale and Seal Fisheries: a general overview. *The Great Circle*, 3(1): 20-29.
- Kaluza, P., Kölzsch, A., Gastner, M.T. y Blasius, B. 2010. The complex network of global cargo ship movements. *Journal of the Royal Society Interface*, 7 (48): 1093-1103.
- Kirker, J. (1970). *Adventures to China. Americans in the Southern Oceans*. Nueva York: Oxford University Press.
- Linebaugh, P. y Rediker, M. (2005). *La Hidra de la Revolución. Marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*. Barcelona: Crítica.
- Llorca-Jaña, M. 2016. Exportaciones chilenas de cobre a Gales durante el siglo XIX: su impacto en las economías chilena y galesa. En *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, 21 (1): 27-62.
- Lombard, D. (1990, reed. 2004), *Le Carrefour javanais. Essai d'histoire globale*. 3 volúmenes. París: Ed. De l'école des hautes études en sciences sociales.
- Lorenz, F. (2011). El malestar de Krímov. Malvinas, los estudios sobre la guerra y la historia reciente argentina. *Estudios*, 25: 47-75.
- Lorenz, F. (2013). Reconstruir la historia. *Le Monde diplomatique*, 163: 10-11.
- Lorenz, F. (2014). *Todo lo que necesitas saber sobre Malvinas*. Buenos Aires: Paidós.
- Martín-Cabello, A. (2013). Sobre los orígenes del proceso de globalización. *methaodos.revista de ciencias sociales*, 1 (1): 7-20.
- Martínez de Gorla, D. N. (1970). *El Puerto Franco de Patagones y la realidad socioeconómica de la frontera del sud*. Buenos Aires: Junta de Investigaciones y Estudios Históricos de la Provincia de Río Negro.
- Martinic Beros, M. (1971). *Presencia de Chile en la Patagonia Austral, 1843-1879*. Santiago de Chile: Andrés Bello.
- Martinic Beros, M. (1996). Inmigrantes malvineros en Magallanes. *Magallania: Anales del Instituto de la Patagonia, Serie Ciencias Humanas*, 24: 21-34.
- Martinic Beros, M. (2008). El comercio sexual entre las mujeres Aónikenk y los foráneos. *Magallania*, 36 (1): 31-36.

- Martinic Beros, M., (2009). Relaciones y comercio entre Magallanes y las islas Falkland. *Magallania*, 37 (2): 5-21.
- Martinic Beros, M., (2009b). Balleneros en la Patagonia Occidental en los años de 1830. *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile*, 12: 87-96.
- Mateo Oviedo, J. A., Nieto, A. (comp.) (2009). *Hablemos de Puertos, La problemática portuaria desde las ciencias sociales*. Ediciones GESMar-UNMdP, Mar del Plata, Argentina.
- Mateo Oviedo, J. A., (2003). *De Espaldas al Mar. La Pesca en el Atlántico Sur (siglos XIX y XX)*. Barcelona: Tesis doctoral, Universitat Rompeu Fabra, Institut Universitari d'Història.
- Mayorga, Z. 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 lobo escocés William Low. *Magallania*, 44 (2): 37-64.
- Mayorga, Z. M. (2017). Actividad lobera temprana en la Patagonia Oriental: caza de mamíferos marinos. *RIVAR*, 4 (11): 31-51.
- Mayorga, Z. M. (2018). Loberos Yankees: Encuentros/desencuentros en torno a la Tierra del Fuego y Patagonia. *Revista estudios hemisféricos y polares*, 9 (4): 28-44.
- McNeill, J. R. (2005). Naturaleza y Cultura de la Historia Ambiental. *Nómadas*, 22: 12-25.
- McNeill, J. R. (2010). *Mosquito Empires. Ecology and War in the Great Caribbean 1620-1914*. Nueva York: Cambridge University Press.
- Melville, H. (1851). *Moby Dick or The Whale*. New York: Harper & Brother, Publishers.
- Merchant, C. (1980). *The Death of Nature: Women, Ecology, and the Scientific Revolution*. San Francisco: Harper & Row.
- Minchinton, W. E. (1976). British Ports of Call in the Nineteenth Century, *The Mariner's Mirror*, 62 (2): 145-158.
- Minchinton, W. (1985). The Role of the British South Atlantic Islands in Sea-borne commerce in the nineteenth century. *Actas del V Coloquio de Historia Canario-Americana*, 4: 543-576.

- Murray, C. Grosso, M., Elkin, D, Coronato, F, De Rosa, H, Castro, M. A., Bastida R. y Ciarlo N. C. (2009). Un sitio costero vulnerable: el naufragio de 'Bahía Galenses' (Puerto Madryn, Chubut, Argentina). En *Arqueología de la Patagonia: Una mirada desde el último confín* (pp. 1093-1108). Ushuaia: Utopías.
- Niebieskikwiat N. (23 de Noviembre del 2017). Submarino ARA San Juan: el pedido del embajador en Austria que terminó confirmando la explosión. *Clarín*. Disponible en [https://www.clarin.com/politica/submarino-ara-san-juan-informe-embajador-austria-confirmando-explosion-fondo-mar\\_0\\_r1vRzDNIM.html](https://www.clarin.com/politica/submarino-ara-san-juan-informe-embajador-austria-confirmando-explosion-fondo-mar_0_r1vRzDNIM.html)
- Nozzi E. (1969). *Carmen de Patagones y la Fundación de Fortín Conesa*. Museo Histórico Regional Municipal "Francisco de Viedma": Carmen de Patagones.
- Núñez-Regueiro P. (2017). «Promesses de Patagonie, d'Araucanie et de Terre de Feu. Stratégies de collecte et d'élaboration du savoir scientifique en France concernant l'Extrême-Sud du continent américain (1878-1937)». Nuevo Mundo Mundos Nuevos. Extraits de thèses, mis en ligne le 11 décembre 2019, consulté le 08 janvier 2020. Disponible en: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/78818>
- Ojala, J. y Tenold, S. (2017). Maritime history: A health check. *International Journal of Maritime History*, 29 (2): 344-354.
- Orensanz, J.M., Schwindt, E., Pastorino, G., Bortolus, A., Casas, G., Darrigran, G., Elías, R., López, Gappa J. J., Obenat, S., Pascual, M., Penchaszadeh, P., Piriz, M. L., Scarabino, F., Spivak, E. D. y Vallarino, E. A. (2002). No Longer a Pristine Confine of the World Ocean-A Survey of Exotic Marine Species in the Southwestern Atlantic. *Biological Invasions*, 4: 115-143.
- Orihuela M. (2019). Territorio: un vocablo, múltiples significados. *AREA*, 25 (1): 1-16.
- Palomares M. L. D., Mohammed, E. y Pauly, D. (2006). European Expeditions as a Source of Historic Abundance Data on Marine Organisms: A Case Study of the Falkland Islands. *Environmental History*, 11 (4): 835–846.
- Parry, J., H. (1974). *El Descubrimiento del mar*. Barcelona: Editorial Crítica.
- Passetti, G. (2008). A América Latina como símbolo do fracasso da colonização ibérica em "civilizar os nativos" segundo o relato de Robert FitzRoy, capitão do HMS Beagle (1829-1836). En *Anais do XIX Encontro Regional de História*:

- Poder, Violência e Exclusão. ANPUH/SP – USP. São Paulo, 08 a 12 de setembro de 2008. Cd-rom, pp. 1-12.*
- Passetti, G. (2014). Strait of Magellan rediscovered: science, politics, commerce. *Antíteses: Dossiê Cultura Marítima*, 7 (13): 254-276
- Pauly, D. (1995). "Anecdotes and the shifting baseline syndrome of fisheries." *Trends in Ecology and Evolution*, 10 (10): 430.
- Peters, K., Steinberg, P. y Stratford, E. (eds.), (2018). *Territory beyond Terra*. London, New York: Rowman & Littlefield International.
- Pimentel, D., Zuniga, R. y Morrison, D. 2004. Update on the environmental and economic costs associated with alien-invasive species in the United States. *Ecological Economics*, 52: 273-288.
- Polónia, A., Ribeiro, A. S., Lange, D. (2017). Connected oceans: New pathways in maritime history. *International Journal of Maritime History*, 29 (1): 90-95.
- Prado, F. (2009). *In the shadows of empires: Trans -imperial networks and colonial identity in Bourbon La Plata River (c.1750 -- c.1813)*. Ph.D. Thesis, Emory University. Ms.
- Quiroz, D (2011). Las investigaciones arqueológicas sobre cazadores recolectores en el litoral de Concepción y Arauco. En Massone, M., M. Sánchez, D. Quiroz y L. Contreras (eds.). *Cazadores recolectores costeros en la Región del Bío Bío* (pp. 27-45). Concepción: Escaparate Ediciones.
- Quiroz, D. (2012). La caza de ballenas en las costas de Chile en el siglo XIX: operaciones costeras en los golfos de Concepción y Arauco. En Adomili, G., G. Carreño, L. d'Ambrosio & F. Miller (eds), *Povos e Coletivos pesqueiros. Estudos etnográficos e perspectivas antropológicas sobre o viver o trabalhar* (pp. 113-134). Rio Grande: Editora da FURG (Universidade Federal do Rio Grande).
- Quiroz, D. (2012b). Cazadores tradicionales de ballenas en las costas de Chile (1850-1950). Santiago: Centro de Documentación de Bienes Patrimoniales.
- Quiroz, D. (2013). Balleneros en la niebla, Etnografía Histórica de la caza de ballenas en Valdivia. Santiago de Chile: Colección Mocha Dick.
- Quiroz, D. (2018). Una máquina maravillosa. Capitalismo, materialidades y la caza de ballenas en el extremo sur de Chile. *Revista Chilena de Antropología* 37: 143-163
- Quiroz, D., y de la Fuente P (2012). Las operaciones balleneras de la INDUS en

- aguas patagónicas: los años iniciales (1936-1939). *Magallania*, 40 (2): 7-20.
- Ratto, H. R. (1930). *Actividades marítimas en la Patagonia durante los siglos XVII y XVIII*. Buenos Aires: Guillermo Kraft. 194 p.
- Rawson, B. (1979). *El naufrago de las estrellas*. Buenos Aires: Editorial Pomaire.
- Rayes, C. A., Beattie, J. y Duggan, I. (2015). Boring Through History: An Environmental History of the Extent, Impact and Management of Marine Woodborers in a Global and Local Context, 500 bce to 1930s ce. *Environment and History*, 21: 477-512.
- Reyes L. M., Crespo E. A., Szapkievich V. 1999. Distribution and Population size of the Southern Sea Lion (*Otaria flavescens*) in Central and Southern Chubut, Patagonia, Argentina. *Marine Mammal Science*, 15(2): 478-493.
- Ribeiro da Silva, F. (2017). The slave trade and the development of the Atlantic African Puerto system, 1400s-1800s. *International Journal of Maritime History*, 29 (1): 138-154.
- Riesenberg, F. (1941). *Cabo de Hornos*. Buenos Aires: Hachette.
- Roberts, L. (2009). Situating Science in Global History: Local Exchanges and Networks of Circulation. *Itinerario*, 33: 9-30.
- Rogers, T. (2010). *The Deepest Wounds: A Labor and Environmental History of Sugar in Northeast Brazil*. Chapel Hill: University
- Rosenthal, G. (2018). *Beyond Hawai'i: Native Labor in the Pacific World*. California: University of California Press.
- Royle, S. A. (1985). The Falkland Islands, 1833-1876: The Establishment of a Colony. *The Geographical Journal*, 151 (2): 204-214.
- Rozwadowski, H.M. (2010). Oceans: Fusing the History of Science and Technology with Environmental History. En Douglas Cazaux Sackman (ed.), *A Companion to American Environmental History* (pp. 442-461). Malden, MA: Wiley-Blackwell.
- Rozwadowski, H. M. (2014). Introduction, Focus: Knowing the Ocean: A role for the History of Science. *Isis*, 105 (2): 335-337.
- Rozwadowski, H. M. (2018). *Vast Expenses A History of the Oceans*. London: Reaktion Books.
- Rydell, R. A., (1948). The Cape Horn Route to California, 1849. *Pacific Historical Review*, 17 (2): 149-163.

- Rydell, R. A., (1949). The California Clippers. *Pacific Historical Review*, 18 (1): 70-83.
- Sandrín, M. E. y Biangardi N. (comp.), (2014). *Los espacios portuarios: Un lugar de encuentro entre disciplinas*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- Sbrocco, E. J. and Barber, P. H. (2013) MARSPEC: ocean climate layers for marine spatial ecology. *Ecology*, 94: 979. Disponible en <http://www.marspec.org/>
- Scarabino F., Zelaya D. G., Orensanz J. M., Ortega L., Defeo O., Schwindt E., Carranza A., Zaffaroni J. C., Martínez G., Scarabino V. y García-Rodríguez F. (2015). Cold, warm, temperate and brackish: Bivalve biodiversity in a complex oceanographic scenario (Uruguay, southwestern Atlantic). *American Malacological Bulletin*. 33(2): 1-18.
- Schiavini A., Yorio P., Gandini P.A., Raya Rey A. y Dee Boersma P. (2005). Los pingüinos de las costas argentinas: estado poblacional y conservación. En *El Hornero Revista de Ornitología Neotropical*, 20 (01) 005-023.
- Schiavini A.C.M., Crespo E. A., Szapkievich V. 2004. Status of the population of South American sea lion (*Otaria flavescens* Shaw, 1800) in Southern Argentina. *Mammalian Biology* 69 (2): 108-118.
- Schmitt, C., (1942, reed. 2007). *Tierra y Mar, Una reflexión sobre la historia universal*. Madrid: Editorial Trotta.
- Schwerdnter Máñez, K. y Poulsen, B. (eds.), (2016). *Perspectives on Oceans Past*. Amsterdam: Springer Netherlands.
- Schwindt E., Carlton J. T., Orensanz J. M., Scarabino F. y Bortolus A. (En prensa). Past and future of the marine bioinvasions along the Southwestern Atlantic. *Aquatic Invasions*, Vol. 15.
- Seebens H. Blackburn, T. M., Dyer, E. E., Genovesi, P., Hulme, P. E., Jeschke, J. M., Pagad, S., Pysek, P., Winter, M., Arianoutsou, M., Bacher, S., Blasius, B., Brundu, G., Capinha, G., Celesti-Gradow, L., Dawson, W., Dullinger, S., Fuentes, N., Jager, H., Kartesz, J., Kenis, M., Kreft, H., Kuhn, I, Lenzner, B., Liebhold, A., Mosena, A., Moser, D., Nishino, M., Pearman, D., Pergl, J., Rabitsch, W., Rojas-Sandoval, J., Roques, A., Rorke, S., Rossinelli, S., Roy, H. E., Scalera, R., Schindler, S., Stajerovala, K., Tokarska-Guzik, B., Van Kleunen, M., Walker, K., Weigelt, P., Yamanaka, T. y Essl, F. (2017). No

- saturation in the accumulation of alien species worldwide. *Nature Communications*, 8, Article number: 14435.
- Senatore, M. X. (2007). *Arqueología e Historia en la Colonia Española de Floridablanca. Patagonia, Siglo XVIII. Serie Arqueología Histórica. Proyecto Floridablanca*. Buenos Aires: Editorial Teseo.
- Senatore, M. X. (2011). Antártida como Narrativa. *Vestígios Revista Latinoamericana de Arqueología Histórica*, 5: 159-184.
- Serrano, J. (2017). El regionalismo patagónico y los ausentes de la historia. En Vessuri, H. y G. Bocco (coords.), *Paisaje, territorio y conocimiento. Procesos de cambio individual y colectivo* (pp. 93-115). Río Gallegos: UNAM, UNPA, UNRN, CENPAT-CONICET.
- Seshan, R. (2017). Intersections: Peoples, ports and trade in seventeenth-century Surat and Madras. *International Journal of Maritime History*, 29 (1): 111-122.
- 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.
- Silva, H. A. (1985). La pesca y la caza de lobos y anfibios, la Real Compañía Marítima de Pesca en Deseado (1790/1807). En *Historia marítima argentina, Tomo IV* (pp. 508-530). Secretaría General Naval. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.
- Silva, H. A. (1999). *Navegación y comercio rioplatense 1 y 2*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur, Departamento de Humanidades.
- Simberloff, D. y Rejmánek, M. (2011). *Encyclopedia of biological invasions*. Berkeley, CA: University of California Press.
- Soluri, J. (2013). *Culturas Bananeras: Producción, consumo y transformaciones socioambientales*. Colombia: Universidad Nacional de Colombia y Siglo del Hombre Editores.
- Soluri, J. (2013b). Seals and Seal Hunters along the Patagonian Littoral, 1780-1960. En Few, M. y Totorici, Z. (eds.), *Centering Animals: Writing Animals into Latin American History* (pp. 243-269). Durham: Duke University Press.
- Spalding, M. D., Fox, H., Allen, G., Davidson, N., Ferdaña, Z., Finlayson, M., Halpern, B., Jorge, M., Lombana, A., Lourie, S., Martin, K., McManus, E., Molnar, J., Recchia, C. y Robertson, J. (2007). Marine Ecoregions of the World: A Bioregionalization of Coastal and Shelf Areas. *BioScience*, 57: 573-

583.

- Spears, J. R. (1992). *Captain Nathaniel Brown Palmer An Old-Time Sailor of the Sea*. New York: Macmillan Company, Press of J. J. Little & Ives Company.
- Spruce J. (1992). *Corrals and Gauchos: Some of the People and Places involved in the Cattle Industry*. Falkland Conservation Publication. Bangor: Peregrine Publishing.
- Starbuck, A. (1878). *History of the American whale fishery from its earliest inception to the year 1876*. New York: Antiquarian
- Steinberg, P. (2001). *The Social Construction of the Ocean*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Strange, I. J. (1992). *Field Guide to the Wildlife of the Falkland Island and South Georgia*. London: HarperCollinsPublishers.
- Suarez Bosa, M. y Cabrera Armas, L. G. (2012). Competition in Port Services between Cape Verde and the Canary Islands (1850-1914), *Anuario de estudios Atlánticos ISSN 0570-4065, Las Palmas de Gran Canaria*. 58: 363-414.
- Subrahmanyam, S., 1997. Connected Histories: Notes towards a Reconfiguration of Early Modern Eurasia. *Modern Asian Studies, Special Issue: The Eurasian Context of the Early Modern History of Mainland South East Asia, 1400-1800*, 31 (3): 735-762.
- Taylor, W.R. (1939). Algae collected by the "Hassler", "Albatross" and Schmitt expeditions. II. Marine algae from Uruguay, Argentina, the Falkland Islands, and the Strait of Magellan. *Papers of the Michigan Academy of Sciences, Arts and Letters* 24: 127-164, Plates 1-7.
- Tronfi, A. (16 de marzo del 2016). "Un pesquero chino ilegal quiso embestir a un guardacostas y fue hundido". *La Nación*, Buenos Aires, Argentina
- Vairo, C. P. (2000). *Nafragios en el Cabo de Hornos, Isla de los Estados, Península Mitre y Georgias del Sud. La más completa recopilación sobre los barcos perdidos en el Archipiélago Fueguino*. Zagier & Urruty Publications; Ushuaia.
- Vales, D. (2015). *Uso actual y pasado de los recursos tróficos por parte del lobo marino de dos pelos *Arctocephalus Australis* (Zimmerman, 1783) en el océano Atlántico Sudoccidental*. Tesis doctoral, presentada para optar al Título de Doctor en Ciencias Naturales, área Biología. Facultad de Ciencias

- Exactas y Naturales, Universidad Nacional de Mar del Plata. Ms.
- Verne, J. (1905). *Le phare du bout du monde*. París: Magasin d'Education et de Récréation.
- Vessuri, H. (2014). Los límites del conocimiento disciplinario. Nuevas formas de producción del conocimiento científico. En: Kreimer, P., Vessuri, H., Velho, L. y Arrellano, A. (coord.), *Perspectives Latinoamericanas en los Estudios Sociales de la Ciencia y la Tecnología* (pp. 31-43). México: Siglo XXI Editores.
- Vickers, D., 1993. Beyond Jack Tar. *William and Mary Quarterly, Third Series*, 50 (2): 418-424.
- Vitousek, P.M., Mooney, H. A., Lubchenco, J. y Melillo, J. M. (1997). Human domination of Earth's ecosystems. *Science*, 277: 494–499.
- von Neumayer Georg (ed.): The International Polar Research, 1882-83. *En The German expeditions and their results. Volume 1: Historical Part*. Asher, Berlin 1891
- Weber, M. (1923, reed. 1942). *Historia Económica General*. México: Ed. Fondo de Cultura Económica.
- West, E. (1995). *The Way to the West: Essays on the Central Plains*. Albuquerque, University of New México Press.
- Willow, A. J. (2019). *Understanding extrACTIVISM: culture and power in natural resources disputes*. Abingdon, Oxon; Nueva York: Routledge, and imprint of the Taylor and Francis Group.
- Winograd, A. (2012). *Ballenas y balleneros de la Patagonia*. Buenos Aires, Edhasa.
- Worster, D. (1979). *Dust Bowl: The Southern Plains in the 1930*. New York: Oxford University Press.

# ANEXO 1:

## La costa patagónica entre 1800 y 1914



Mapa de la costa este y oeste de America del Sur (Norie, J. W., 1822).

Tabla 1. Anclajes de expediciones científicas en Patagonia, siglo XIX

Líder de la expedición	Navíos utilizados	Bandera	Período de la expedición
Louis de Freycinet	L'Uranie, la Physicienne	Francia	1817-1820
Louis Isidore Duperrey	La Coquille	Francia	1822-1825
Phillip Parker King	H.M.S. Adventure, H.M.S. Beagle, H.M.S. Adelaide	Gran Bretaña	1826-1829
Henry Foster	H.M.S. Chanticleer	Gran Bretaña	1829-1831
Nathaniel B. Palmer Benjamin Pendleton	Seraph, Annawan	Estados Unidos	1829-1830
Robert Fitz Roy	H.M.S. Beagle, Adventure, Paz, Liebre, Constitución	Gran Bretaña	1831-1836
Charles Wilkes	USS Vicennes, USS Peacock, USS Porpoise, USS Sea Gull, USS Flying Fish, USS Relief	Estados Unidos	1838-1842
James Clark Ross	H.M.S. Erebus, H.M.S. Terror	Gran Bretaña	1839-1841
Richard C. Mayne	H.M.S. Nassau	Gran Bretaña	1866-1869
Louis Agassiz	USCSS Hassler	Estados Unidos	1871-1872
George Nares	H.M.S. Challenger	Estados Unidos	1872-1876
Giacomo Bove	Cabo de Hornos, San José, Allen Gardiner, San Pedro	Italia y Argentina	1881-1882
Karl Schrader	Moltke, Marie	Alemania	1882-1883
Louis-Ferninand Martial	La Romanche	Francia	1882-1884
Tanner	Albatross	Estados Unidos	1889-1893
Adrien de Gerlache de Gomery	Belgica	Bélgica	1897-1899

<sup>1</sup> El USS Relief formó parte de la expedición Wilkes pero no se detuvo en la Patagonia atlántica sino que continuó directo hacia el Pacífico.

Tabla 2. Especies explotadas, territorio de caza y materiales extraídos en las industrias lobera y ballenera en Patagonia, 1800-1914

<b>Especie</b>	<b>Territorio y estación de caza</b>	<b>Materia prima</b>
Cachalote ( <i>Physeter macrocephalus</i> )	Predominaba en el Pacífico. Se cazaba en alta mar.	Grasa, huesos, espermaceti, ámbar gris, dientes de marfil, aceite, entre otros
Ballena Franca Austral ( <i>Eubalaena australis</i> )	Se cazaba próxima a la costa patagónica en invierno y primavera.	Grasa, huesos, barbas, aceite.
Lobo marino de dos pelos ( <i>Arctophoca australis</i> )	Habita en plataformas de rocas resbaladizas, donde se mantiene todo el año sin efectuar migraciones estacionales.	Piel. Valorada en el mercado (estadounidense, británico y chino) para la producción de sombreros y otros abrigos.
Lobo de un pelo ( <i>Otaria flavescens</i> )	Se aproxima a sitios de cría específicos a fines de noviembre o diciembre.	Carne, aceite y piel. Su piel tenía un valor comercial menor.
Elefante marino del sur ( <i>Mirounga leonina</i> )	Se encuentra en puntos específicos de la costa patagónica. Se aproxima a sitios de cría específicos en primavera.	Aceite similar al aceite de ballena. Cuero para propósitos específicos (recubrir baúles, hacer arneses, cinturones y billeteras, entre otros)

Tabla 3. Descripción de las pieles extraídas por roquería, declaradas en el *logbook* de la *Breakwater*, Fondo Luis Vernet, Archivo General de la Nación, Leg. 134.

Toponimia según la fuente	Toponimia actual	Descripción de pieles extraídas en el <i>logbook</i> de la <i>Breakwater</i>	Presencia actual del mamífero
<i>Hidden Island</i>	Isla Escondida	<i>Skins</i>	Lobos de uno y de dos pelos
<i>Eliza's Point</i>	Punta Tombo	<i>Skins</i>	En sus cercanías, en islote Chato, existe una colonia de lobos de un pelo
<i>Point Atlas</i>	Punta Altas	<i>Hair and fur skins</i>	Lobos de un pelo
<i>White Islands, Cameron Bay</i>	Islas Blancas	<i>Hair and fur skins</i>	Lobos de un pelo
<i>Seal Island</i>	¿Isla Arce?	<i>Skins</i>	Lobos de uno y de dos pelos
<i>Rasa Island</i>	Isla Rasa	<i>Fur and hair skins</i>	Lobos de uno y de dos pelos
<i>Tova island</i>	Isla Tova	<i>Skins</i>	Lobos de un pelo
<i>Cape Blanco</i>	Cabo Blanco	<i>Fur and Hair skins</i>	Lobos de uno y de dos pelos
<i>Cherry Island</i>	¿Isla Quintano?	<i>Hair skins</i>	Lobos de un pelo
<i>Port Desire</i>	Puerto Deseado	<i>Fur skins</i>	Cerca de Puerto Deseado hay diferentes loberías de lobos de un pelo en Roca Foca, Islote Lobos, Isla Blanca, Isla Pingüino entre otros
<i>Vianna Rock</i>	Isla Viana	<i>Skins</i>	Lobos de un pelo
island opposite to Port Melo	¿Islote Puentes? ¿Islote Arrellano?	<i>Skins</i>	Lobos de un pelo

*Pesquería de la Costa de Patag. Lat. S. Long. O.*

Calidades	Lugares en donde se pesca	lat.	lon.	lat.	lon.
	Aguada de los Loros	41	41	64	4
(A)*	Bahía Sr. Matías - varias Roquerías				
	Punta al Oeste	42	3	63	47
	Punta delgada	42	47	63	34
	Cabera Nueva	42	53	64	10
B {	Punta Ninfa	42	58	64	20
	Bahía Nueva, varias Roquerías				
Lobos de dos Pelos	Ysla escondida	43	40	65	18
	Rizos de Punta Atlas (Bora Bay)	44	20	65	16
	Bahía Camarones	44	47	65	37
" " "	Bahía Sr. Jorge Ysla Kara	45	6	65	25
	Ysla de Quintana	45	15	66	42
	Banco Salamana	45	38	67	17
	Bahía fondo	46	17	67	37
" " "	Cabo Morfeo	46	27	67	30
	Pesquería del doble V.	47	4	66	30
" " "	Cabo Blanco	47	12	65	44
	Ysla Chata	48	44	67	1
	Rio Sta Cruz 25 Millas S.O.	50	24	68	52
	Cabo Virgen	52	23	68	25
A Roquerías significa Pesquerías	La Ballena no tiene lugar fijo, pero existe en toda la costa. Sus clases son Ballena Right que se pesca en Obse y Choubre por que es la época de la parición que puede dar una 1,200 libras y 280 Barriles aceite. hay tres clases mas de menos productos				
B Fros. Puntos en Bahía Nueva					
Buzques que se ocupan de esta elaboración al presente					
Pailebot N.º 1 "Cultra" Capitan Warren					
Pailebot " " "Onomea Cap. Mitre					
Pailebot " " "Harc					

Figura 1. Informe de Piedra Buena relativo a la pesquería, señalando las Roquerías. (Juzgado de Paz de Patagones, 1865, Notas y Oficios Varios Marzo, Juez Bernabé A. García. Archivo del Museo Emma Nozzi, Carmen de Patagones.)

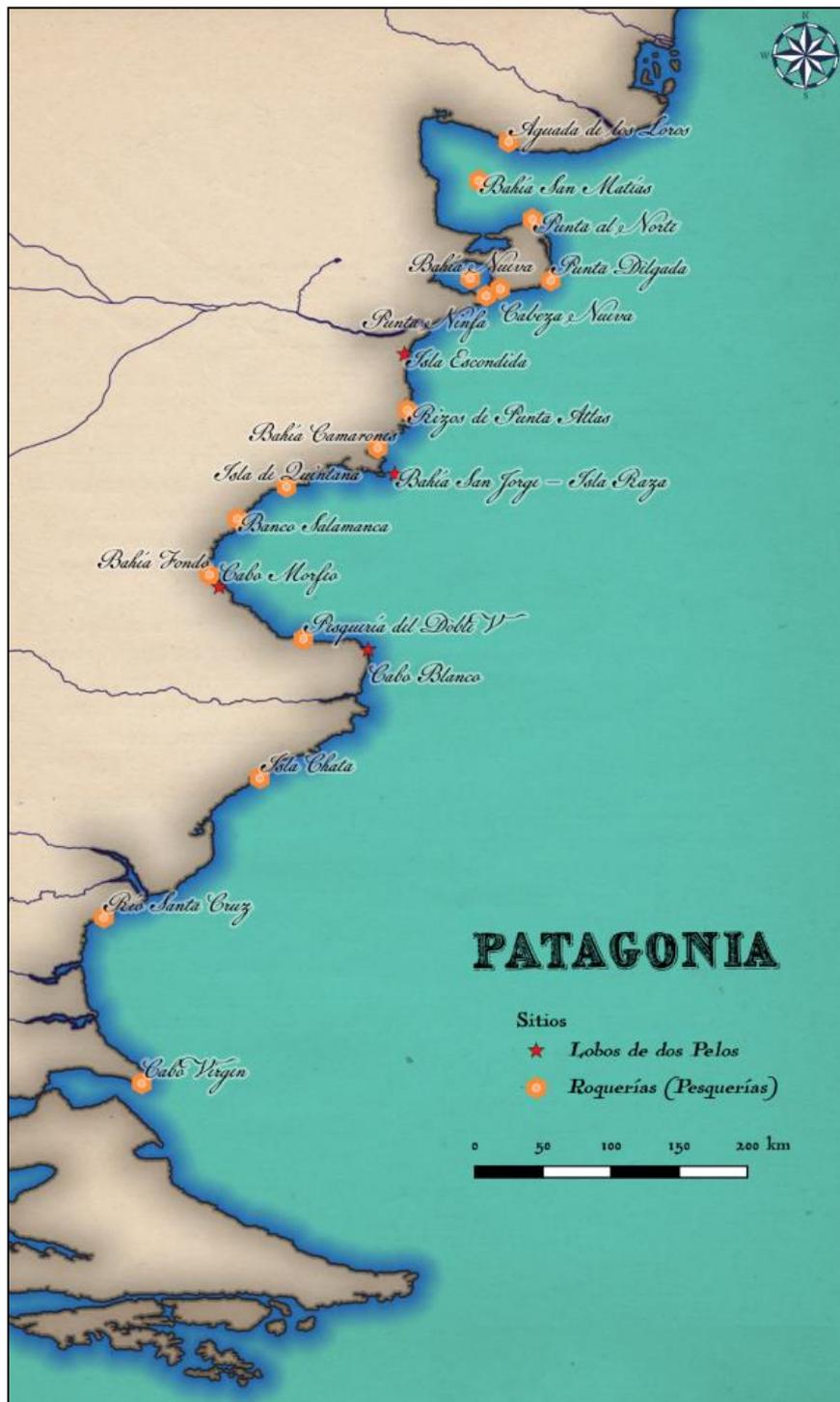


Figura 2. Roquerías señaladas en el reporte de Piedra Buena relativo a las pesquerías de la costa patagónica. Elaboración por Lucas Bandieri.

Tabla 4. Explotación de guano en Patagonia (1840-1911)

<b>Geografía Explotada</b> (Contiene observaciones relativas a las colonias de aves en sus cercanías)	<b>Años</b>	<b>Navíos</b>	<b>Compañías relacionadas y origen</b>	<b>Observaciones</b>
Río Chubut (43° 20' S, 65° 03' O) ¿Punta León (43° 04' S, 64° 29' O) o Punta Tombo (44° 02' S, ¿65° 11' O)1?	1865		Compañía española <sup>1</sup>	Los trabajadores galeses fueron hostilizados por tribus nativas (Accounts and Papers 1867), por lo tanto, posiblemente la explotación se ubicaba en costa firme.
	1871-		Explotación galesa <sup>2</sup>	
Puerto Melo (44° 59' S, 65° 45' O) ¿Islote Puente (45° 02' S, 65° 50' O) o Islotes Arellano (45° 03' S, 65° 51' O)?	1845-1846	<i>Norna</i> (capitán Wallace), Gran Bretaña, y otros 14 barcos cargando guano en la isla <sup>3</sup>		La extracción tuvo lugar en una isla.
	1861	<i>Victor</i> (Capitán Bertin) <sup>21</sup>	Sergent et Lanaud <sup>21</sup> , Le Havre, Francia.	Extracción en conflicto con la compañía Leger et Cie. <sup>21</sup>
Isla Quintano	187...?			J. J. M. Lieste fundó el establecimiento tiempo atrás.
Isla Leones (golfo San Jorge) (45° 03' S, 65° 36' O) Bahía de los franceses <sup>2</sup>	1847 <sup>2</sup> - 1849	<i>Paul-Bernard</i> (capitán Marguin), Francés <sup>20</sup> . <i>Virginia</i> (capitán Denans) Francés (Marsella) <sup>20</sup>	Sergent & Lanaud <sup>2</sup> o Sergent & Compagnie <sup>5</sup> Le Havre, Francia	M. Basset. (1849) <sup>20</sup>
	1857-1860-1861	Tres navíos pequeños <sup>5</sup> <i>Victor</i> (capitán Bertin) <sup>21</sup> Francés. <i>Prince de Galles</i> <sup>21</sup> (capitán desconocido) Británico.		Capitán Lanaud (1857). 16 hombres, mayormente jornaleros bretones producían aceite de pingüino y extraían guano de la isla Tova. <sup>5</sup>
	1856, 1861	<i>Le Ferdinand</i> (capitán Prevost) <sup>21</sup>	Léger & Cie. Le Havre, Francia <sup>2</sup>	Establecimiento francés. 15 trabajadores <sup>2</sup>
	1857	Tres navíos, que llegaban a recoger guano cada año <sup>5</sup>	Compañía británica	Establecimiento británico. 17 hombres <sup>5</sup>
	1869	<i>The James N. Cooper</i> , estadounidense / renombrado <i>Dos Hermanos</i> , Montevideo <sup>16</sup>	Comprado por los hermanos Da Costa, Montevideo <sup>16</sup>	
	1878		Maison Boissère, Le Havre, Francia <sup>2</sup>	Camille Auguste Febvrel (1878-1881) <sup>2</sup> . Exp explotación de aceite de Pingüino
	1879		Maison Boissère, Le Havre, Francia <sup>2</sup>	En 1879 son suspendidas las actividades por la cañonera Paraná. Edificios y efectos al cuidado de Sr. Gaillet. 600 ovejas, 40 vacas, caballos, cabras etc. [sic] <sup>18</sup> Henri & René Bossiere (1881) <sup>2</sup>

Isla Tova (45° 06' S 66° 00' O) <i>Es posible que la explotación incluyera isla Tovita (45° 07' S, 65° 57' O)</i>	1851 ¿18...? 1861	Tres navíos pequeños en relación con la compañía <i>Sergent &amp; Compagnie</i> <sup>5</sup> ; <i>Victor</i> (capitán Bertin), Francés <sup>6</sup>	Sergent & Lanaud <sup>2</sup> o <i>Sergent &amp; Compagnie</i> <sup>5</sup> , Le Havre, Francia	Los trabajadores (autoridad capitán Lanaud) alternaban la temporada de caza de pingüinos con la explotación de guano en la isla Tova <sup>6</sup>
	1878		Compañía estadounidense <sup>9</sup>	30 personas, franceses y americanas, y un número de caballos, mulas, carros y buques. Producción de guano y aceite de pingüino. <sup>17</sup> Extracción de un mineral denominado <i>fosfato de cal</i> [sic] <sup>9</sup>
	1883			Se comprueba el abandono del establecimiento francés. Villarino manda a arriar la bandera francesa izando la nacional. <sup>20</sup>
<i>Watchman's Cape</i> o Cabo Vigía (48° 35' S, 66° 52' O). <i>En una isla al sur, latitud 48° S: Islote Chato</i> (48° 44' S, 67° 03' O) <sup>4</sup>	1847- 1848 1850	<i>Palladium</i> (capt. Allyn) Estados Unidos <sup>4</sup> , <i>Tervia</i> o <i>Zerviah</i> (capitán Yjes) Estados Unidos <sup>6</sup> , <i>Governor Moody</i> (capitán Griffiths), Gran Bretaña / Malvinas. <sup>6</sup> , <i>Edwige</i> , (capitán desconocido) ¿Francés? <sup>17</sup>		Henry Powell (1845-1850 <sup>4</sup> ). Fuerza de trabajo proveniente de Montevideo. <sup>4</sup>
Bahía del Oso Marino, (47° 55' S, 65° 47' O) Isla Pingüino <sup>7</sup> (47° 54' S, 65° 43' O). <i>¿Islas aledañas?</i>	1850 1851	<i>Iris</i> (capitán Allyn), Estados Unidos <sup>4</sup> ¿ <i>Tervia</i> o <i>Zerviah</i> (capitán Yjes)? Estados Unidos <sup>6</sup>		Henry Powell (1850 – 185...?) Establecimiento de guano en isla Pingüino <sup>7</sup> 150 hombres <sup>4</sup> .
	1852- 1853	<i>John E. Davison</i> (capitán Yjes), Estados Unidos. <sup>6</sup>		
	1856	<i>Neal Dow</i> (capitán Kinmond), Gran Bretaña / Malvinas <sup>6</sup> , <i>Fairy</i> (capitán Wood), Gran Bretaña / Malvinas <sup>6</sup> , <i>Victoria</i> (capitán McLauchlan), Gran Bretaña / Malvinas <sup>6</sup>	<i>Falkland Island Company</i> (1856)	
	1860	<i>George</i> , Francia (naufragado en la costa de isla Pingüino) <sup>8</sup> Un segundo navío que provee a los trabajadores.		Náufragos empleados en la búsqueda de guano, provistos por un navío que había venido a buscarlos. <sup>8</sup>
	1879	Dos buques en bahía del Oso Marino cargando guano, uno francés y otro inglés <sup>9</sup>		Extraían guano “y otros recursos naturales”.
	1882		Compañía francesa (1882-...) <sup>10</sup>	Extraían guano y producían aceite de pescado.
1897	<i>Result</i> (capitán Gilchrist), Gran Bretaña. <sup>6</sup>			

<i>Sea Lion Island</i> Actualmente recibe el nombre de Isla leones (río Santa Cruz) (50° 04' S 68° 26' O)	1848 1851	<i>Ariel</i> (capitán Matthew S. White), Gran Bretaña <sup>6, 16</sup> , <i>Margaratha</i> (capitán Matthew S. White), Gran Bretaña <sup>6</sup>	Compañía británica <sup>11</sup>	Capitán Matthew S. White (1848-185...?). Capataces Hall y Morrison <sup>11</sup> . 8 trabajadores (3 franceses, 2 españoles, un inglés, un galés y un irlandés). Dos cabañas, un cobertizo, hoguera y horno de piedra, caballo, perro y cerdos <sup>11, 15</sup>
	1860	Siete de Marzo o <i>Seventh of March</i> (capitán Ward), Buenos Ayres [sic] <sup>2</sup>		Capitán Nichols <sup>8</sup>
	1862	<i>Marieta Burr</i> (capitán Norie), Estados Unidos <sup>6</sup>		
<i>Isla Leones, Hidden Yord</i> , actualmente Isla Monte León	1876 1878	<i>Jeanne Amelie</i> (capitán Juan Quevedo), Montevideo. <sup>12</sup> , <i>Devonshire</i> (capitán desconocido), EEUU <sup>12</sup>		
Río Gallegos	1873	<i>Roebuck</i> (capitán Black), Gran Bretaña <sup>6</sup> ; <i>Mary Foddan / Godard</i> (cap. desconocido), Holanda <sup>6, 13</sup>		
Isla <i>New Island</i> , Malvinas. Actualmente recibe el nombre de Isla Goicochea. 51° 42' S, 61° 17' O Levenside Cove	1851 - 1852	<i>Levenside</i> (capitán Campbell), Gran Bretaña <sup>6</sup> , <i>Leopoldina</i> (capitán Charles / J/Monlennotti M. [sic]). Montevideo <sup>6</sup> <i>Nautilus</i> (capitán Stockdale), Gran Bretaña <sup>6</sup>		1852 - Se le otorga una licencia al capitán Campbell <sup>14</sup> 1852 – William Rennie es nombrado <i>Superintendent and Collector of Duty on guano on New Island and adjacent Islands to West Falkland</i> <sup>14</sup>
	1859	<i>Tigre</i> (capitán Chalmers), Gran Bretaña <sup>6, 14</sup>	<i>Smith Bros. &amp; Co.</i> Montevideo <sup>14</sup>	1859 - Se le otorga una licencia a John Elsen <sup>14</sup> . Se reporta una casa de madera y una de piedra en Levenside Cove- 10 hombres trabajando en guano y aceite de pingüino.
	1911	<i>Starlight</i> (capitán Ridland), Gran Bretaña <sup>6</sup>		

Referencias Tabla 4 (Ver Bibliografía): Accounts and Papers (1867) // Coronato (2017) // <sup>3</sup>Westmorland Gazette (1846) // <sup>4</sup>Allyn G. (1879) // <sup>5</sup>Annales Hydrographiques (1857) // <sup>6</sup>Registro de Entradas y Salidas de Malvinas (1842-1914), Jane Cameron National Archive // <sup>7</sup>Senate Documents (1852) // <sup>8</sup>Commercial Relations of the United States with Foreign Countries (1862) // <sup>9</sup>Memoria del Departamento General de Inmigración (1879) // <sup>10</sup>Saldanha da Gama (1887) // <sup>11</sup>Bourne (1853) // <sup>12</sup>Martinic Berós (1871) // <sup>13</sup>Bascuñán *et al.* (2003) // <sup>14</sup>Jane Cameron National Archive (2018) // <sup>15</sup>Falkinberg (2016), Lyman (1852) // <sup>16</sup>The Jurist (1865) // <sup>17</sup>Calvo (1879) // <sup>18</sup>Villarino (1884) // <sup>20</sup>Le Pays (1852) // <sup>22</sup>Recueil de jurisprudence commerciale et maritime du Havre (1863)

Tabla 5. Anclajes relativos a la explotación de guano que anclaron en Malvinas (1846-1911)

Año	Mes	Nombre del navío	Bandera	Descripción	Ton.	Capitán	Destino	Cargo o lastre	Origen	Motivo de ingreso	Salida
1848	Sep	ARIEL	British	Schooner	60	WHITE	Santa Cruz		Patagonia	Came for provisions	20 Sep 1848
1846	Oct	ELIZA	British	Barque	280	ADAMSON	Valparaiso		Patagonia	In search of guano	19 Oct 1846
1850	Apr	TERVIA	American	Schooner	100	YJES	Watchmans Cape		Falklands	For wáter	28 Apr 1850
1851	Jan	ZERVIAH	American	Schooner	90	YJES	Falkland Islands		Watchmans Cape	For water and refreshments for the establishment at Watchman Cape	28 Jan 1851
1851	Aug	GOVERNOR MOODY	British	Brigantine	93	GRIFFITHS	Patagonia	None	Watchmans Cape	For beef water & stores for Ships on the Coast	30 Aug 1851
1851	Dec	LEVENSIDE	British	Barque	273	CAMPBELL	Guano cruise	Guano	New Island	To obtain Provisions and medical assistance to the Master who is dangerously ill (rum). She has got 250 tons of Guano from New Island	08 Jan 1852
1851	Jun	PANAMA	British	Barque	450	TURNER	England	Guano	Patagonia	According to a previous agreement for Captain Sullivan and family who go to England	21 Jun 1851
1851	May	MARGARATH A	Danish	Cutter	60	WHITE, M S	Falkland Islands		Patagonia & Magellan Straits	For beef &c for the English guano Ships on the S E American Coast	16 May 1851
1851	Sep	LEVENSIDE	British	Barque	273	CAMPBELL	Patagonia	In Ballast	St. Helena	Seen at anchor in Berkeley Sound a mile below Long Island 15 Sept. For water & to collect guano if possible	12 Oct 1851

1852	Dec	JOHN DAVISON	American	Schooner	104	YJES	Falkland Islands	None	Patagonia	To look for Guano	20 Jan 1853
1852	Jan	LEVENSIDE	British	Barque	273	CAMPBELL	London	Guano	New Island	Totally wrecked on the Billy Rock on the night of 26 January. Had loaded Guano at New Island West Falklands & was returning to Stanley to land the Govr Struck on the Billy Rock & foundered in Port William	Wrecked
1852	May	LEOPOLDINA	Montevideo	Brigantine	122	CHARLES,J/ MONLENNOTTI , M	Falkland Islands	None	Montevideo	At Port Louis 12 & Stanley 18 May. To procure Guano at New Island	25 May 1852
Condemned & repaired.		SOLWAY	Prusian	Barque	594	WILLIAMS	Patagonia		For a cargo of guano	Condemned & repaired. Went to Patagonia. Belonging to the Falkland Island Company.	18 Oct 1855
1856	Mar	BEAUMANOIR	French	Brig of War, 12 gun	460	DUVAL, Captn	On a cruise	Ship of war	River Plate & Patagonia	To obtain refreshments. Had been looking after Pepy's Island.	09 Mar 1856
1856	Feb	SOLWAY	British	Barque	594	WILLIAMS, W	London	Guano & hides	Patagonia	Took away Captain Shaw, Master of the "Blanche"	09 Apr 1856
1856	May	FAIRY	British	Schooner	104	WOOD	Falklands	Flour, lime, potatoe s &c	Monte Video & Rio Negro	Went with the "Neal Dow" to the Coast for Guano.	08 Jul 1856
1856	Oct	NEAL DOW	British	Brigantine	109	KINMOND	Falklands & London	Guano	Sea Bear Bay, Patagonia	Has been cruising round the Islands	22 Nov 1856
1856	Oct	FAIRY	British	Schooner	104	WOOD	Falklands	Guano & stone	Sea Bear Bay, Patagonia	Took up mails under contract with the	19 Nov 1856

										Colonial Government. Left for Montevideo	
1856	Jul	VICTORIA	British (malvinense)	Schooner	90	McLAUHLAN	Hope Place	Salt beef &c	Departed June 29 To provision Neal Dow for the Coast	Coasting Trade 1856	
1859	Nov	TIGRE	English	Brig	228	CHALMERS	Patagonia	Guano	Patagonia	For water & Provisions. Founded settlement at New Island.	02 Dec 1859
1861	Jan	BEAUMANOIR	French	Brig of war	460	SAINT ANDRÉ, Capt	Stanley & Monte Video	None			
1861	Jul	SEVENTH OF MARCH	BuenosAyres	Schooner	73	WARD	The Colony & Patagonia	Guano	Santa Cruz	With cargo for sale.	07 Aug 1861
1862	Sep	MARIETTA BURR	American	Schooner	188	NORIE, Saml	Stanley	Guano & stores for sealing	Santa Cruz, Patagonia		27 Oct 1862
1873	Feb	ROEBUCK	British	Barque	431	BLACK, D	Cork	Guano	Port Gallegos	Shipwreck crew of "Mary Foddan" (?) & captain in irons	
1890	Feb	RESULT	English		54	GILCHRIST, J	Stanley	With guano	Port Desire	Wrecked 20 Jun 1897 E Falkland	
1853?		TOPAZ	American	Brigantine	150		Philadelphi a	Guano	Falkland Islands	Condemed here last May & repaired. Took away portion of cargo of condemned Ship "Clyde" & sailed in company with "Zerviah"	12 Dec 1853
1861	Jan	VICTOR	French	Brig	200	BERTIN	NewIsland & Patagonia	In ballast	Tova, Coast of Patagonia	To take away try pots &c from New Island	07 Feb 1861
1911	Feb	STARLIGHT	British		189 0	RIDLAND	UK via St Vincent		Monte Video	For cargo. Left with 4185 brls oil, 1644 bags guano from New Island & 9 passengers	17 Mar 1911

Tabla 6. Palabras claves utilizadas en los registros navieros de Malvinas

Categoría	Palabra Clave	Columna donde se realizó la pesquisa
Tipo de Viaje: Balleneros	Whaler	By Whom Entered, Goods or Ballast, Description, Goods or Ballast, Where Bound, Where From
Tipo de Viaje: Balleneros	Whaling	By Whom Entered, Goods or Ballast, Description, Goods or Ballast, Where Bound, Where From
Tipo de Viaje: Balleneros	Whale	By Whom Entered, Goods or Ballast, Description, Goods or Ballast, Where Bound, Where From
Tipo de Viaje: Balleneros	Blubber	Goods or Ballast
Tipo de Viaje: Loberos	Skins	By Whom Entered, Goods or Ballast, Description, Goods or Ballast, Where Bound, Where From
Tipo de Viaje: Loberos	Sealing	By Whom Entered, Goods or Ballast, Description, Goods or Ballast, Where Bound, Where From
Tipo de Viaje: Loberos	Sealer	By Whom Entered, Goods or Ballast, Description, Goods or Ballast, Where Bound, Where From
Tipo de viaje: Correo	Mail	Goods or Ballast, By Whom Entered
Tipo de viaje: Correo	Kosmos	By Whom Entered
Tipo de viaje: Raqueo	Wrecked godos	Goods or Ballast
Transporte: Guano	Guano	By Whom Entered, Goods or Ballast
Transporte: Ovejas	Sheep	By Whom Entered, Goods or Ballast
Transporte: Ganado	Cattle	Goods or Ballast
Transporte: Lana	Wool	By Whom Entered, Goods or Ballast
Transporte: Especies	Species	By Whom Entered, Goods or Ballast
Transporte: Caballos	Horses	By Whom Entered, Goods or Ballast
Transporte: Caballos	Mares	By Whom Entered, Goods or Ballast
Transporte: Vacas	Cows	Goods or Ballast
Transporte: Carbón / Minerales	Coal	Goods or Ballast
Transporte: Minerales	Copper	Goods or Ballast
Transporte: Minerales	Gold	Goods or Ballast
Transporte: Minerales	Iron (Railway; Piping; rails)	Goods or Ballast
Transporte: Minerales	Silver	Goods or Ballast
Transporte: Minerales	Manganese Ore	Goods or Ballast
Transporte: Trigo	Wheat	Goods or Ballast
Transporte: Grano	Grain	Goods or Ballast
Transporte: Harinas	Flour	Goods or Ballast
Transporte: Papas	Potatoes	Goods or Ballast
Transporte: Yerba Mate	Mate	Goods or Ballast
Transporte: Yerba Mate	Matte / Matto	Goods or Ballast
Transporte: Yerba Mate	Yerba	Goods or Ballast
Transporte: Sal	Salt	Goods or Ballast
Transporte: Tabaco	Tobacco	Goods or Ballast
Transporte: Azúcar	Sugar	Goods or Ballast
Transporte: Madera	Posts	Goods or Ballast
Transporte: Madera	Wood	Goods or Ballast
Transporte: Ladrillos	Bricks	Goods or Ballast
Transporte: Maquinaria	Machinery	Goods or Ballast

Transporte: Pasajeros	Passengers	Passengers, By Whom Entered
Transporte: Gauchos	Gauchos	By Whom Entered
Transporte: Fuegoños	Fueguians	By Whom Entered
Transporte: Fuegoños	Negroes	By Whom Entered, Goods or Ballast
País: Estadounidense	US	Country
País: Estadounidense	USA	Country
País: Estadounidense	United States	Country
País: Estadounidense	American	Country
País: Gran Bretaña	English	Country
País: Gran Bretaña	British	Country
País: Gran Bretaña	Britain	Country
País: Gran Bretaña	England	Country
País: Gran Bretaña	English	Country
País: Alemania	German (German / Germany)	Country
País: Argentina	Argentin (Argentina / Argentine)	Country
País: Argentina	Buenos Ayres	Country
País: Francia	French	Country
País: Francia	France	Country
País: Chile	Chil (Chile / Chilean / Chilean / Chileno)	Country
Motivo de Entrada: Reparaciones	Repairs	By Whom Entered
Motivo de Entrada: Reparaciones	Damaged	By Whom Entered
Motivo de Entrada: Reparaciones	Mast / Foremast	By Whom Entered
Motivo de Entrada: Reparaciones	Rudder	By Whom Entered
Motivo de Entrada: Reparaciones	Leak (Leak / Leaky / Leaking)	By Whom Entered
Motivo de Entrada: Reparaciones	Renew	By Whom Entered
Motivo de Entrada: Reparaciones	Rigging	By Whom Entered
Motivo de Entrada: Agua	Water	By Whom Entered
Motivo de Entrada: Provisiones	Beef	By Whom Entered
Motivo de Entrada: Provisiones	Provisions	By Whom Entered
Motivo de Entrada: Provisiones	Refreshment	By Whom Entered
Motivo de Entrada: Enfermedad	Medical	By Whom Entered
Motivo de Entrada: Enfermedad	Sick	By Whom Entered
Motivo de Entrada: Enfermedad	Scurvy	By Whom Entered
Motivo de Entrada: Enfermedad	Ill (Ill / Illness)	By Whom Entered
Motivo de Entrada: Peligro	Distress	By Whom Entered

Tabla 7. Rutas con escala en Malvinas (1800-1914). Elaboración propia a partir de los registros navieros. Incluye sólo aquellas rutas con una frecuencia de cinco o más anclajes.

<b>Ruta con escala en Malvinas</b>	<b>Períodos de anclajes</b>	<b>Anclajes</b>
Callao – Cork	1851-1873	20
Callao – Liverpool	1852-1914	89
Cardiff – Callao	1850-1912	8
Cardiff – Panamá	1851-1890	8
Cardiff – Valparaíso	1857-1914	15
Glasgow - San Francisco	1852-1872	7
Hamburgo – Valparaíso	1850-1890	9
Hamburgo - <i>West Coast</i> (América del Sur)	1884-1897	29
Iquique – Falmouth	1862-1893	7
Liverpool - California/San Francisco	1850-1889	36
Liverpool – Callao	1854-1914	95
Liverpool – Lima	1843-1864	5
Liverpool - Punta Arenas	1903-1914	49
Liverpool – Valparaíso	1844-1909	72
Londres - California/San Francisco	1850-1892	24
Londres – Callao	1852-1912	5
Londres – Valparaíso	1844-1914	15
Montevideo – Callao	1865-1911	10
Montevideo – <i>Norway</i>	1910-1913	6
Montevideo - Punta Arenas	1880-1913	57
Montevideo – Valparaíso	1843-1907	36
Montevideo - <i>West Coast</i> (América del Sur)	1888-1898	10
New York - California/San Francisco	1855-1892	21
<i>Norway</i> - South Georgia	1907	6
Pacific - United States	1842-1848	11
Punta Arenas – Liverpool	1902-1914	56
Punta Arenas – Montevideo	1871-1913	65
Río de Janeiro – Valparaíso	1844-1875	9
San Francisco – Cork	1858-1873	6
South Shetland- <i>Norway</i>	1907-1911	8
Swansea – Caldera	1860-1867	5
Swansea – Coquimbo	1852-1883	16
Swansea – Valparaíso	1849-1887	27
Valparaíso – England	1850-1908	7
Valparaíso – Hamburgo	1883-1889	15
Valparaíso – Liverpool	1843-1913	61
Valparaíso – Montevideo	1870-1914	28
West Coast (América del Sur) – Hamburg	1884-1890	16

Tabla 8. Anclajes desde otros puntos de la región (1842-1914)

Origen	Anclajes
Punta Arenas	330
Patagonia	70
Río Negro	52
Tierra del Fuego	37
Río Gallegos	26
Santa Cruz	18
Isla de los Estados	15
Estrecho de Magallanes	14
San Julián	13
Ushuaia	10
Río Grande	9
Bahía Camarones	6
Chubut	4
Bahía del Oso Marino	3
Puerto Madryn	2
Isla Tova	2
Punta Delgada	2
Cabo Vírgenes	1
Estancia Harberton	1
Puerto Santa Elena	1
Cabo Vigía	1
Puerto Deseado	1

Tabla 9. Anclajes con destino a otros puntos de la región (1842-1914).

Destino	Anclajes
Punta Arenas	152
Patagonia	25
Santa Cruz	9
Tierra del Fuego	8
Río Negro	7
Río Gallegos	7
Estrecho de Magallanes	4
Chubut	4
Ushuaia	4
Bahía Camarones	4
San Julián	2
Río Grande	1
Isla de los Estados	1
Puerto Madryn	1
Cabo Vigía	1

# ANEXO 2

Viajes cinegéticos con destino a la costa patagónica, provistos por las bases de datos balleneras (1800-1866)



Carta de navegación con los derroteros del *Jane* (capitán Weddell) y el *Beaufoy* (capitán Brisbane) por la costa patagónica y la Antártida entre 1820 y 1824 (Weddell 1827: contra carátula del libro).

Viajes Cinegéticos con destino a Malvinas (1800-1860). Información provista por bases de datos AOWV, BSFW, New Bedford Logbook Database (NBLD) y FOWV.

ID del Viaje	Navío	Fechas	Puerto de Registro	Destino	Cachalote	Ballena	Hueso	Pieles/Otros	Masters / Capitanes	Base de datos
10221-'0987A	Nanina (Brig)	1812, Apr - 1813	Hudson, NY	Falklands	0	0	0		Barnard, Valentine / Charles H. Barnard	AOWV - NBLD
5482	General Knox (Ship)	1820 - 1821, Jun	Salem, MA	Falklands	0	600	0		Orne, William B.	AOWV
10219	Nancy (Brig)	1820 - 1822, May	Salem, MA	Falkland and N. S. Shetland	0	100	0		Upton, Benjamin	AOWV
12889	Sarah Atkins (Sloop)	1827 - 1828, Jun	Portsmouth, NH	Falklands	0	0	0		Kenney	AOWV
2613	Charles Adams (Ship)	1833 - 1834, Dec	Stonington, CT	Falklands	0	0	0		Stanton, Charles T.	AOWV
3132	Commodore Barry (Bark)	1833 Aug - ...	New York, NY	Falklands	0	0	0		Braddock	AOWV
6086	Hamilton (Ship)	1833, Jan -1834, Oct	New York, NY	Falklands	0	4350	30000		Pendleton, Benjamin Franklin	AOWV
187	Acasta (Ship)	1835, Jul - 1837, Feb	Stonington, CT	Falklands	50	2000	16000		Pendleton, William	AOWV
2181	Caledonia (Ship)	1835, Sep -1837, Mar	New London, CT	Falklands	200	3400	0		Hall, John P.	AOWV
2614	Charles Adams (Ship)	1835, Mar -1836, Jun	Stonington, CT	Patagonia and Falklands	0	2300	22500		Beck, William	AOWV
6415	Henry (Brig)	1835, May -1836, Aug	Stonington, CT	Falklands	0	600	0		Wheeler, William E.	AOWV
6641	Hesper (Bark)	1835, Apr - 1837	New York, NY	Falklands	0	0	0		Heyer	AOWV
7841	Jones (Ship)	1835, May -1837, Jan	New London, CT	Falklands	0	0	0		Pendleton, Benjamin Franklin	AOWV
9600	Mercury (Ship)	1835, May -1836, Sep	Stonington, CT	Falklands	0	2400	24000		Stanton, Charles T.	AOWV

16642	Pacific (Schr)	1835, Jul - 1837, Aug	New London, CT	Falklands	0	60	0		Bliven, Albert	AOWV
1153	Arab (Ship)	1836, Sep -1838, Apr	Fairhaven, MA	Falklands	162	1372	0		Jenney, Elisha C.	AOWV
2615	Charles Adams (Ship)	1836, Oct -1837	Stonington, CT	Falklands	0	0	0		Carew, Daniel	AOWV
3094	Columbus (Brig)	1836, Aug -1839, Jan	New London, CT	Falklands	0	600	0		White, Eldridge	AOWV
3420	Corvo (Ship)	1836, Oct -1837, Nov	Stonington, CT	Falklands	0	2700	0		Beck, William	AOWV
5318	Friends (Ship)	1836, Aug -1839, Apr	New London, CT	Falklands	100	2100	0		Brown, John W.	AOWV
5469	General Brown (Bark)	1836, Feb -1837	New York, NY	Falklands	0	1500	0		Spencer, Joseph W.	AOWV
5525	General Williams (Ship)	1836, Sep -1838, Aug	New London, CT	Falklands	200	3300	0		Holdridge, John	AOWV
5536	Geneva (Schr)	1836, Jun -1837, Oct	Newport, RI	Falklands	0	900	0		Paddack	AOWV
7128	Iris (Bark)	1836, Nov -1838	New London, CT	Falklands	0	350	0		Clift, Hiram	AOWV
9546	Mentor (Ship)	1836, Dec -1839, May	New London, CT	Falklands	70	2600	0		Butler, John H.	AOWV
9601	Mercury (Ship)	1836 - 1838, Aug	Stonington, CT	Falklands	0	2100	21000		Smith, Joseph E.	AOWV
13162	Shibboleth (Bark)	1836, Jan -1837, Nov	New York, NY	Falklands	0	0	0		Dickens, Hezekiah	AOWV
1913	Bolton (Schr)	1837 - 1838, Sep	Stonington, CT	Falklands	0	900	0		Burch, Thomas, Jr.	AOWV
3421	Corvo (Ship)	1837, Dec -1839, Oct	Stonington, CT	Falklands	0	3600	0		Beck, William	AOWV
7843	Jones (Ship)	1837, Apr -1838, Dec	New London, CT	Falklands	130	2300	0		Hobron, George, Jr.	AOWV
10736	Ocollo (Schr)	1837-1839	New York, NY	Falklands	0	0	0		Hallett	AOWV
12920	Sarah Frances (Ship)	1837, Jul - 1839, Oct	Fairhaven, MA	Falklands	150	2036	0		Cox, Arthur	AOWV
4234	Elizabeth (Brig)	1838, Feb -1839, Aug	New York, NY	Falklands	0	1450	0		Nash	AOWV

5526	General Williams (Ship)	1838, Nov -1840, Oct	New London, CT	Falklands	400	2300	0		Holdridge, John	AOWV
629	Alliance (Ship)	1803 - 1804, Apr	Nantucket, MA	Patagonia	0	1100	0		Gardner, Amaziah	AOWV
8308	Leo (Brig)	1803 - 1804, Feb	Nantucket, MA	Patagonia	0	0	0		Bunker, Uriah	AOWV
13620	Swallow (Brig)	1803, Oct - ...	Nantucket, MA	Patagonia	0	0	0		Bunker	AOWV
15207	Volunteer (Brig)	1803 - ...	Hudson, NY	Patagonia	0	300	0		Jenkins	AOWV
591	Alknomac (Ship)	1804, Aug -1805, May	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	1350	0		Hildreth, John	AOWV
630	Alliance (Ship)	1804, Mar -1805, Apr	Nantucket, MA	Patagonia	0	1100	0		Gardner, Amaziah	AOWV
4135	Eliza (Brig)	1804 - ...	Nantucket, MA	Patagonia	0	0	0		Chase, Obed	AOWV
8819	Manila (Ship)	1804 - 1806, Feb	Nantucket, MA	Patagonia	0	1000	0		Barrett, George	AOWV
11893	President (Schr)	1804 - ...	Nantucket, MA	Patagonia	0	0	0		Unknown	AOWV
120	Abigail (Brig)	1805, Aug -1806, Jun	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	1300	0		Topping, Joshua	AOWV
2027	Brazil (Ship)	1805, Aug - 1806, Jul	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	1300	0		Fowler	AOWV
6833	Hudson (Ship)	1805-1806	Nantucket, MA	Patagonia	0	1000	0		Bunker, Uriah	AOWV
9185	Mary (Ship)	1805, - 1806, Mar	Nantucket, MA	Patagonia	0	0	0		Barney	AOWV
15331	Warren (Ship)	1805 - 1806, Jun	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	1700	0		Folger, Oliver A.	AOWV
121	Abigail (Brig)	1806, Aug - 1807, Jul	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	250	0		Topping, Joshua	AOWV
2028	Brazil (Ship)	1806 - 1806, Jun	Sag Harbor, NY	Patagonia					Folger, Oliver A.	AOWV
2030	Brazil (Ship)	1806, Sep - 1807, Jul	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	1100	0		Folger, Oliver A.	AOWV
3616	Dauphin (Ship)	1806 - ...	New London, CT	Patagonia					Douglas, Alexander	AOWV

3617	Dauphin (Ship)	1806 - 1807	New London, CT	Patagonia	0	0	0		Sayre, Joshua	AOWV
8356	Leonidas (Ship)	1806 - 1807, Jun	New London, CT	Patagonia	0	0	0		Williams, Laban	AOWV
8723	Lydia (Ship)	1806 - 1807	New London, CT	Patagonia	0	0	0		Douglas, Alexander	AOWV
9888	Minerva (Ship)	1806, Aug - 1807, Jul	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	1200	0		Sayre, Francis	AOWV
13371	St. Lawrence (Ship)	1806, Aug - 1807, Jul	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	1300	0		Post, James, II	AOWV
14259	Union (Ship)	1806, Aug - 1807, Jul	Nantucket, MA	Brazil, Patagonia	0	1000	0		Swain, Silas	AOWV
15332	Warren (Ship)	1806, Aug - 1807, Jul	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	1600	0		Fowler, William	AOWV
3618	Dauphin (Ship)	1807-1808	New London, CT	Patagonia	0	0	0		Sayre, Joshua	AOWV
8357	Leonidas (Ship)	1807-1808	New London, CT	Patagonia	0	0	0		Barns [Bearn's?], William	AOWV
8724	Lydia (Ship)	1807-1808	New London, CT	Patagonia	0	0	0		Douglas, Alexander	AOWV
9889	Minerva (Ship)	1807, Sep -1808, Jun	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	750	0		Sayre, Francis	AOWV
14260	Union (Ship)	1807, Sep -1807, Oct	Nantucket, MA	Brazil, Patagonia	0	0	0		Gardner, Edmund	AOWV
14261	Union (Brig)	1807 - 1808, Mar	Nantucket, MA	Patagonia	0	0	0		Hussey	AOWV
16838	Mary Ann (Ship)	1809-1810	Nantucket, MA	Coast of Patagonia					Folger	AOWV
15334	Warren (Ship)	1809-1809	Sag Harbor, NY	Patagonia					Sayre, Francis	AOWV
15335	Warren (Ship)	1809, Aug -1810, Jun	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	700	0		Sayre, Francis	AOWV
3605	Dauphin (Ship)	1810, Sep -1811, Oct	East Greenwich, RI	Patagonia	0	0	0		Coffin, Jethro	AOWV
6459	Herald (Ship)	1815, Jul - 1816, Jun	Fairhaven, MA	Patagonia	0	1400	0		Bunker, John	AOWV

9196	Mary (Brig)	1815, May -1816, Mar	New Bedford, MA	Patagonia	0	1300	0		Howland, Paul	AOWV
13952	Three Sons (Brig)	1815, May -1815, Aug	Nantucket, MA	Patagonia	0	0	0		Joy, Obed	AOWV
15728	William Thacher (Schr)	1815 - 1817, Mar	New Bedford, MA	Patagonia	0	950	0		Howland, Cornelius S.	AOWV
1136	Antoinette (Ship)	1816 - ...	Nantucket, MA	Patagonia	1000	0	0		Folger	AOWV
1724	Belvidere (Brig)	1816, May -1817, Jun	Nantucket, MA	Patagonia	0	777	0		Baxter, Reuben	AOWV
11881	Potomack (Ship)	1816, Jun - ...	Boston, MA	Patagonia	0	0	0		Alley	AOWV
5647 - '0960	George and Susan (Ship)	1817 - 1818	New Bedford, MA	Patagonia	0	1950	0		Randall, George	AOWV – NBLD
9198	Mary (Brig)	1817, May -1818, Feb	New Bedford, MA	Patagonia	0	0	0		Howland, Paul	AOWV
12301	Richmond (Ship)	1817, Jul - 1818, May	New Bedford, MA	Patagonia	100	1900	14000		Earl, Joseph	AOWV
15729	William Thacher (Brig)	1817, May -1818, Feb	New Bedford, MA	Patagonia	0	950	0		Tucker, William	AOWV
1417	Augustus (Ship)	1818, Jun -1819, Jun	New Bedford, MA	Patagonia	0	1800	0		Butler, Peter	AOWV
3133	Commodore Decatur (Brig)	1818, May -1819, Feb	New Bedford, MA	Patagonia	0	1600	0		Tucker, William	AOWV
3960	Eagle (Brig)	1818, Jun -1819, May	Nantucket, MA	Patagonia	0	806	0		McCleave, Joseph	AOWV
5815	Golconda (Ship)	1818, Jul - 1819, Jul	New Bedford, MA	Patagonia	0	1700	0		Bennett, James	AOWV
6461	Herald (Ship)	1818, Jul - 1819	Fairhaven, MA	Patagonia	0	0	0		Burtch, Stanton	AOWV
7548	John (Brig)	1818 - 1819, Jul	Boston, MA	Patagonia	0	1150	0		Alley	AOWV
9199	Mary (Brig)	1818, May -1818, May	New Bedford, MA	Patagonia					Howland, Paul	AOWV
9793	Milwood (Ship)	1818, Sep -1820, Feb	New Bedford, MA	Patagonia	0	1600	0		Willcox, Joseph	AOWV
9841	Minerva (Brig)	1818, May	New Bedford,	Patagonia	0	900	0		Williams,	AOWV

		-1819, Feb	MA						Richard	
15147	Victory (Ship)	1818, Jul - 1820	New Bedford, MA	Patagonia	0	1600	0		Bunker, Daniel	AOWV
15730	William Thacher (Brig)	1818, May -1819, Jan	New Bedford, MA	Patagonia	0	900	0		Howland, Cornelius S.	AOWV
1418	Augustus (Ship)	1819, Jul - 1820, Jul	New Bedford, MA	Patagonia	0	1300	0		Butler, Peter	AOWV
3134	Commodore Decatur (Brig)	1819, May -1820, Apr	New Bedford, MA	Patagonia					Tucker, William	AOWV
3378	Cornelia (Brig)	1819, Apr -1820, Jun	New Bedford, MA	Patagonia	0	900	0		Gardner, Abraham	AOWV
3760	Diana (Ship)	1819 - 1820, Apr	New York, NY	Patagonia	0	1100	0		Coffin, Reuben	AOWV
3840	Dragon (Brig)	1819, Apr -1820, Jun	New Bedford, MA	Patagonia	0	500	0		Chadwick, John	AOWV
5084	Frances (Ship)	1819, Apr -1820, Jun	New Bedford, MA	Patagonia	0	1900	0		Howland, Paul	AOWV
6462	Herald (Ship)	1819 - 1820, Jun	Fairhaven, MA	Patagonia	0	1200	0		Spooner, Joseph	AOWV
7549	John (Ship)	1819, Oct -1820, Jun	Boston, MA	Patagonia	0	850	0		Mooers, Prince B.	AOWV
9124	Martha (Ship)	1819, Aug - 1820, Jul	New Bedford, MA	Patagonia	0	1500	0		Whitfield, George	AOWV
9843	Minerva (Brig)	1819, May -1820, May	New Bedford, MA	Patagonia					Williams, Richard	AOWV
11129	Pacific (Ship)	1819, Jun -1820, Mar	New Bedford, MA	Patagonia	0	2200	0		West, Stephen	AOWV
11668	Pindus (Ship)	1819 - 1820, Jul	Fairhaven, MA	Patagonia	0	900	0		Barrett, Samuel	AOWV
12303	Richmond (Ship)	1819, Jul - 1820, Jul	New Bedford, MA	Patagonia	180	1300	6940		Daggett, Timothy	AOWV
639	Alliance (Brig)	1820, Aug -1821, Jul	New Bedford, MA	Patagonia					Ashley, Abraham	AOWV
991	Ann Alexander (Ship)	1820, Jun -1821, May	New Bedford, MA	Patagonia		1500	5000		Covell, Charles	AOWV
1214	Argonaut (Ship)	1820 - ...	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	1200	0		Sayre, Isaac	AOWV

3379	Cornelia (Brig)	1820, Jul - 1821, Jul	New Bedford, MA	Patagonia	110	500	800		Gardner, Abraham	AOWV
3841	Dragon (Brig)	1820, Jul - 1821, Jul	New Bedford, MA	Patagonia	1050				Coombs, Barney	AOWV
5651	George and Susan (Ship)	1820, Jun - 1821, Jun	New Bedford, MA	Patagonia					Whiteus, Ambrose	AOWV
10900	Ontario (Ship)	1820, Jul - ...	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	0	0		Smith, Benjamin	AOWV
15148	Victory (Ship)	1820, May - 1821, May	New Bedford, MA	Patagonia	0	2000	0		Bunker, Daniel	AOWV
15563	William and Eliza (Ship)	1820, Jun - 1822	New Bedford, MA	Patagonia	1500	0	0		Paddack, David	AOWV
13889	Thorn (Ship)	1821 - 1822, Apr	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	1850	0		Gardner, Robert E.	AOWV
3843	Dragon (Brig)	1822, May - 1823, May	New Bedford, MA	Patagonia					Akin, Benjamin	AOWV
10381	Neptune (Ship)	1822 - 1823, Aug	New York, NY	Patagonia	70	750	0		Brown	AOWV
6467	Herald (Ship)	1823 - 1824, May	Fairhaven, MA	Patagonia	0	1300	0		Neil, Francis	AOWV
10756	Octavia (Ship)	1823 - 1823, Jun	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	1700	0		Griffing, Sylvester	AOWV
6146	Hannibal (Ship)	1826, Jul - 1827, Jul	Sag Harbor, NY	Patagonia	50	1150	0		Green, Henry J.	AOWV
8893	Marcus (Ship)	1826 - 1827, Jun	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	1660	0		Sayre, Isaac	AOWV
12308	Richmond (Ship)	1826, Jun - 1827, Jun	New Bedford, MA	Patagonia	0	1756	14785		Gardner, Abram	AOWV
14317	Union (Ship)	1826, Jul - 1827, Jul	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	1250	0		Griffing, Sylvester	AOWV
851	American (Ship)	1827 - 1828, Jun	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	1600	0		Post, George A.	AOWV
13767	Thames (Ship)	1827, Sep - 1828, May	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	2000	0		Cooper, Huntting	AOWV
13898	Thorn (Ship)	1827 - 1828, Jun	Sag Harbor, NY	Patagonia	170	1500	1000		Hand, Robert Forrest	AOWV
14318	Union (Ship)	1827-1828	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	1000	0		Sayre, Isaac	AOWV

394	Albion (Ship)	1828, May -1829, Jun	Fairhaven, MA	Patagonia	0	1500	0		Read, Sheffel	AOWV
1522	Baltic (Ship)	1828, Jan -1831, May	Nantucket, MA	Patagonia	3173	0	0		Chadwick, William C.	AOWV
3191	Commodore Rodgers (Ship)	1828, May -1829, May	New Bedford, MA	Patagonia	83	828	5300		Nye, Nathaniel H.	AOWV
8520	Loan (Ship)	1828, Jan -1830, Dec	Edgartown, MA	Patagonia	1430	0	0		Marchant, George Ripley	AOWV
13417	Stanton (Ship)	1828, Jan -1830, Feb	Fairhaven, MA	Patagonia	2202	0	0		Daggett, Isaac	AOWV
13768	Thames (Ship)	1828, Jul -1829, Jun	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	1986	16700		Cooper, Hunting	AOWV
14230	Uncas (Ship)	1828, Nov -1831, Jul	Falmouth, MA	Patagonia	3468	0	0		Bunker, Henry C.	AOWV
13237	Sophia (Ship)	1829, Jun -1830, Jun	New Bedford, MA	Patagonia	0	1365	13000		Rawson, Charles	AOWV
854	American (Ship)	1830 -1831, Jun	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	1800	0		Jones, William A.	AOWV
4613	Essex (Ship)	1830 -1831, Jun	Bristol, RI	Patagonia	0	1100	0		Mayhew, Bartlett	AOWV
5606	George and Martha (Ship)	1830, Aug -1832, Mar	New Bedford, MA	Patagonia	140	2000	16000		Barnard, Thomas	AOWV
6925	Hydaspe (Ship)	1830, Jul -1832, Mar	New Bedford, MA	Patagonia	150	1450	20000		Spooner, Joseph	AOWV
13902	Thorn (Ship)	1830 -1831, May	Sag Harbor, NY	Patagonia	0	1450	0		Howell, Charles	AOWV
15054	Uxor (Brig)	1833, Nov -1834, Dec	Stonington, CT	Patagonia	0	650	0		Wheeler, William Edward	AOWV
9521	Medina (Brig)	1835, Mar -1839	New York, NY	Patagonia	0	0	0		Albertson	AOWV
189	Acasta (Ship)	1837 -1838, Dec	Stonington, CT	Patagonia	50	2200	0		Pendleton, William	AOWV
4967	Flora (Ship)	1837, Dec -1839, Apr	New London, CT	Patagonia	300	1200	0		Fitch, Daniel	AOWV

4968	Flora (Ship)	1839, May - 1840, Jul	New London, CT	Patagonia	1250	2000	14000		Fitch, Daniel	AOWV
7844	Jones (Bark)	1839, Mar -1841, Jan	New London, CT	Patagonia	0	1200	0		Green, John	AOWV
1009	Ann Howard (Schr)	1834, - ...	New London, CT	Tiera del Fuego					Burrows, Brutus	AOWV
1010	Ann Howard (Schr)	1835, May - 1836,	New London, CT	Tiera del Fuego					Burrows, Brutus	AOWV
0958A	Magellan	1818, Jan-1818, Feb	[ ]	Falkland Islands					Fanning, Edmund	NBLD
0958 <sup>a</sup>	Sea Fox	1817, Sept 3 - 1818, Feb 16	New London	Falkland Islands					Fanning, Edmund	NBLD
0958B	Sea Fox	1818, Feb-1818, Apr	New London	Falkland Islands					Fanning, Edmund	NBLD
0900	Belle Ville	1829, May -1832, Sep	Newburyport	Falkland Islands grounds (sealing).					Bray	NBLD
ODHS 0662 <sup>a</sup>	Condor	1832, July-1833, May	New Bedford	Cape Verde, Coast of Brazil, Falklands					Richard G. Luce	NBLD
0961	Talma	1834, July-1836, Apr	New London, CT	Falkland Islands, Patagonia, Tierra del Fuego, South Seas					Carew, Daniel	NBLD
0960	George and Susan	1818, Jul-1818, Dec	New Bedford	Brazil and Patagonia						NBLD
0960	Timoleon	1819, July -1820, Feb	New Bedford	Brazil and Patagonia					Randall, George	NBLD
819.00	Susanna Ann	1823, Sept - 1825 Jun	Londres	Falklands				20 casks + 3,700 skins / 4423 skins	Brown // Lovell	BSWF
216.10	Dart	1824 - 1825 Nov	Londres	Falklands				2400 skins + 8 tanks + elephant teeth	Lowe / Andrew Low // Hastings	BSWF
190.00	Commerce [Liverpool]	UNK - 1806 Sept	Liverpool	Patagonia					Jacob Eckstein	BSWF
879.10	Vigilant	1803 Jan	Londres	Patagonia				Oil & skins	Williams	BSWF

		-1805 Feb						from Patagonia		
685.30	Princetown	Lost	Londres	Patagonia					Richards / Scott // Stavers	BSWF
25.00	Aimey		Londres	Patagonia					Jarwood	BSWF
647.10	Orion	UNK - 1818, Jan	Londres	Patagonia				600 casks + fins 20 whales	Monk / Watts / Charles Worth	BSWF
657.00	Patagonia	1816 Nov - 1818?	Londres	Patagonia					P. Johnson	BSWF
647.20	Orion	1818 Apr - 1819, May	Londres	Patagonia				600 casks + 200 bundles fins	Charles Worth	BSWF
829.00	Swiftsure	1818 Aug -	Londres	Patagonia					Halcrow	BSWF
853.00	Trafalgar	1818, Sep -1820, Jul	Londres	Patagonia					Frazier / Frazer	BSWF
605.00	Minerva	1820, Sep -1822, Jan	Londres	Patagonia				65 casks + fins + 150 skins	Bunn	BSWF
620.30	Nelson	1823, Sep -1825, Feb	Londres	Patagonia					S. D. Fisher	BSWF
894.10	Wellington	1823 Jun-1825, Apr	Londres	Patagonia				500 casks + fins + 55 skins	H. House	BSWF
819.10	Susanna Ann	UNK - 1827, Sept	Londres	Patagonia				3320 skins	Robert Ferguson	BSWF
FV0008	Adele et Marie	1820-1821	Nantes	Patagonia		319 bbl (87,171 kg)			Lallemont, Gabriel	FOWV
FV0009	Adele Marie	1821-1821	Nantes	Patagonia					Philibert, J. B.	FOWV
FV0063	Archimedes	1830-1831	Le Havre	Tristan da Cunha, Falklands	15,659.9 kg	1615 bbl (148,249 kg)	5598 kg		Reed, Warren	FOWV
FV0096	Bisson	1833-1833	Nantes	Cape Horn, Georgia, Falklands, Brazil		76 bbl (12,236 kg)	13 bundles (431 kg)		Perraud	FOWV
FV0106	Bourbon	1829-1830	Le Havre	Brazil, Falklands		1254 bbl	6221		Cargill,	FOWV

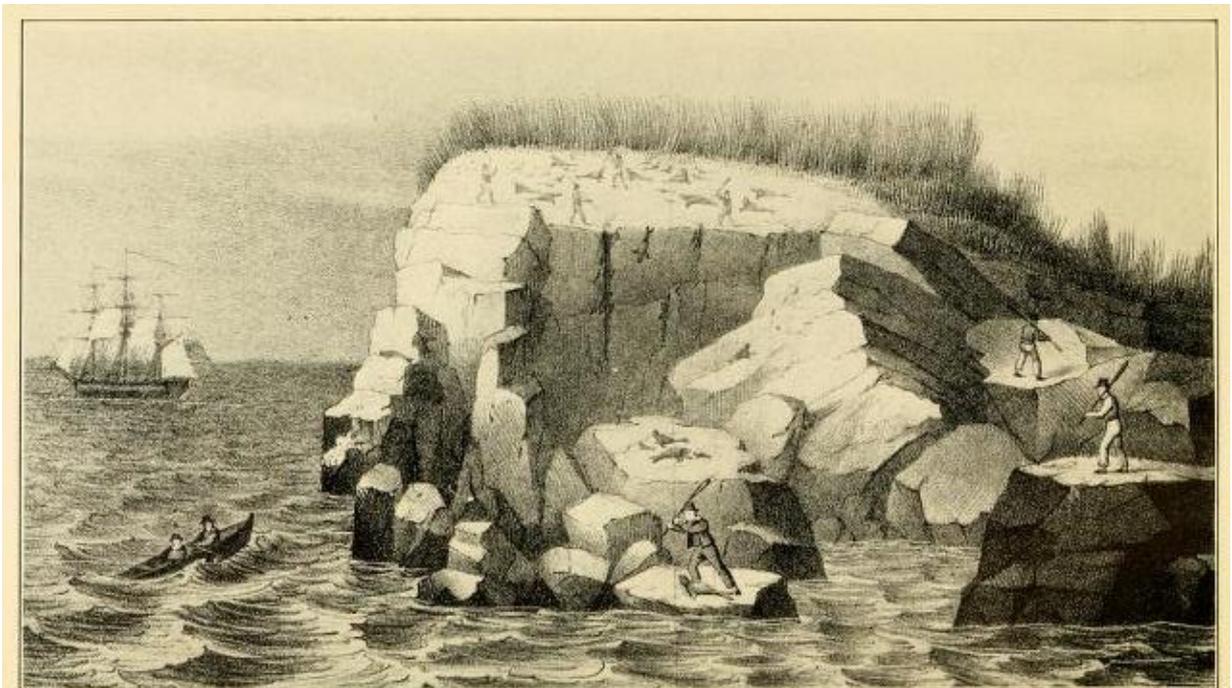
						(179,473 kg)	kg		William	
FV0107	Bourbon	1830-1831	Le Havre	Brazil, Malouines	11,186.2 kg	1828 bbl (114,275 kg)	3377 kg		Cargill, William	FOWV
FV0120	Cachalot	1835-1837	Le Havre	Tristan, Grand Bank, Falklands, Rio		1700 bbl (193,276 kg)	262 bundles (4115 kg)		Gilles, J. H.	FOWV
FV0144	Celestine	1819-1821	Bordeaux	Patagonia					Vacque, J.	FOWV
FV0150	Charles	1818-1820	Le Havre	Patagonia		1500 bbl			Ceely, Elias	FOWV
FV0159	Colbert	1833-1835	Le Havre	Falklands, Chiloe, Valparaiso		343 bbl (32,873 kg)	37 bundles (713 kg)		Le Dilly	FOWV
FV0168	Comete	1821-1822	Nantes	Patagonia					Goie	FOWV
FV0176	Confiance	1818-1820	L'Orient	Brazil, Patagonia		47,086 kg			Petighem	FOWV
FV0179	Constance	1830-1831	Le Havre	Brazil Bank, Falklands, Chili		1500 bbl (180,542 kg)	200 bundles (4743 kg)		Caruette, Paul	FOWV
FV0184	Cosmopolite	1835-1837	Le Havre	Patagonia, Mocha,, Tongoy, Fernandez	2866 kg	2364 bbl (294,012 kg)	407 bundles (7718 kg)		Le Roy, Edouard Philibert	FOWV
FV0202	Cousin	1832-1834	Le Havre	Patagonia, Chili		1200 bbl (135,819 112,644 kg)	207 bundles (3804 3718.5 kg)		Venard, A.	FOWV
FV0239	Duc de Bordeaux	1830-1831	Bordeaux	Brazil, Falklands		1050 bbl (103,962 kg)	230 bundles (2565 kg)		Ridel, Honore Louis	FOWV
FV0246	Dunkerquoise	1835-1836	Dunkirk	Falklands, Cape Horn, San Carlos, Valparaiso		108,350 kg	68 bundles (1213 kg)		Dufour, Ph. Ferdinand	FOWV
FV0255	Elisa	1836-1838	Le Havre	Brazil, Chiloe, Falklands		1700 bbl	209 bundles		Malherbe, Napoleon	FOWV

									Judes M. Gerard, J. B.	FOWV
FV0260	Elisabeth	1836-1838	Nantes	Madonado, Patagonia, St. Helena		about 350 bbl				
FV0315	Fanny	1836-1839	Le Havre	Falklands, Chiloe		2350 bbl (217,098 kg)	340 bundles (5297 kg)		Guillot, Louis	FOWV
FV0319	Faune	1835-1836	Le Havre	Pacific, Falklands, Patagonia		113,290 kg	162 bundles (2720 kg)		Grandsaigne, O.	FOWV
FV0346	France	1836-1838	Le Havre	Chili, Falklands, Pernambuco		2200 bbl	336 bundles		Peters, William	FOWV
FV0519	Jean-Jacques	1832-1834	Saint Malo	Chili (Mocha), Falklands					Guerin, P. Th.	FOWV
FV0532	Josephine	1836-1837	Nantes	Patagonia, San Carlos					Oheix, H.	FOWV
FV0555	Leandra	1818-1819	Bordeaux	Patagonia, South Atlantic					Deltragny	FOWV
FV0556	Leandra	1819-1821	Bordeaux	Patagonia		23,200 kg			Betole, L.	FOWV
FV0594	Magellan	1832-1833	Le Havre	Soledad Bay, Falklands					Dilly	FOWV
FV0648	Massachusetts	1830-1831	Le Havre	Patagonia, Malouines		1923 bbl (185,005 kg)	329 bundles (6973.5 kg)		Smith, Gilbert	FOWV
FV0711	Nouvelle Betsy	1831-1832	Nantes	MalouinesFalklands					Coste	FOWV
FV0743	Pallas	1835-1836	Le Havre	Chili, Falklands		1450 bbl			Knell, Etienne Sebastien	FOWV
FV0769	Perseverance	1837-1838	Le Havre	Bay of Elephants, Falkland Islands					Travel (Travers)	FOWV
FV0776	Pierre Louis	1834-1835	Le Havre	Falklands					Munroe, William	FOWV
FV0781	Pourvoyeuse	1819-1820	Bordeaux	Patagonia		114,974 kg			Dupont, F.	FOWV

FV0783	Renard	1834-1835	Dunkirk	Falklands, Coast of Africa, Rio		67,644 kg	121 bundles (1998 kg)		Lecarbonnier	FOWV
FV0805	Rubens	1837-1839	Le Havre	St. Vincent, Chiloe, Talcahuano, Falklands		1358 bbl	180 bundles		Rogerie, Louis Joseph Marie	FOWV
FV0845	Triton	1822-1824	Nantes	Africa, Tristan, Patagonia	6000 bbl	374 casks(194,000 kg)	379 bundles (3600 kg)		Upham, John	FOWV
FV0864	Victoire	1820-1821	Nantes	Patagonia		62242 kg			Murphy, John	FOWV
FV0866	Victoire	1836-1837	Le Havre	False Bank, Falklands		255 bbl (31,901 kg)	35 bundles (610 kg)		Leroux, J. B. N.	FOWV
FV0872	Victor	1819-1820	Saint Malo	Patagonia, Brazil Bank					Jardin, Jean Baptiste	FOWV
FV0880	Ville de Rennes	1835-1837	Dunkirk	Tristan, Falklands, Rio		1990 bbl (218,931 kg)	308 bundles (5121 kg)		Beliard, L. J.	FOWV
FV0913	Albatros	1833-1835	Le Havre	South Atlantic, Patagonia, Rio		912 bbl (108,144 kg)	90 bundles (2205 kg)		Dury, Edouard	FOWV

# ANEXO 3

## Viajes cinegéticos con destino a Malvinas y Patagonia (1819-1821)



SEAL ROOKERY, BEAUCHENE ISLAND, FALKLAND ISLANDS

From a lithograph in Fanning's *Voyages*, New York, 1833

Roquería de lobos en isla Beauchene, Malvinas (Fanning 1833: 354, publicada en Mayorga 2017).

Viajes Cinegéticos con destino a Malvinas y Patagonia entre 1819 y 1821. Información provista por bases de datos AOWV, BSFW, FOWV, Caviglia (2015) y Freycinet (1827).

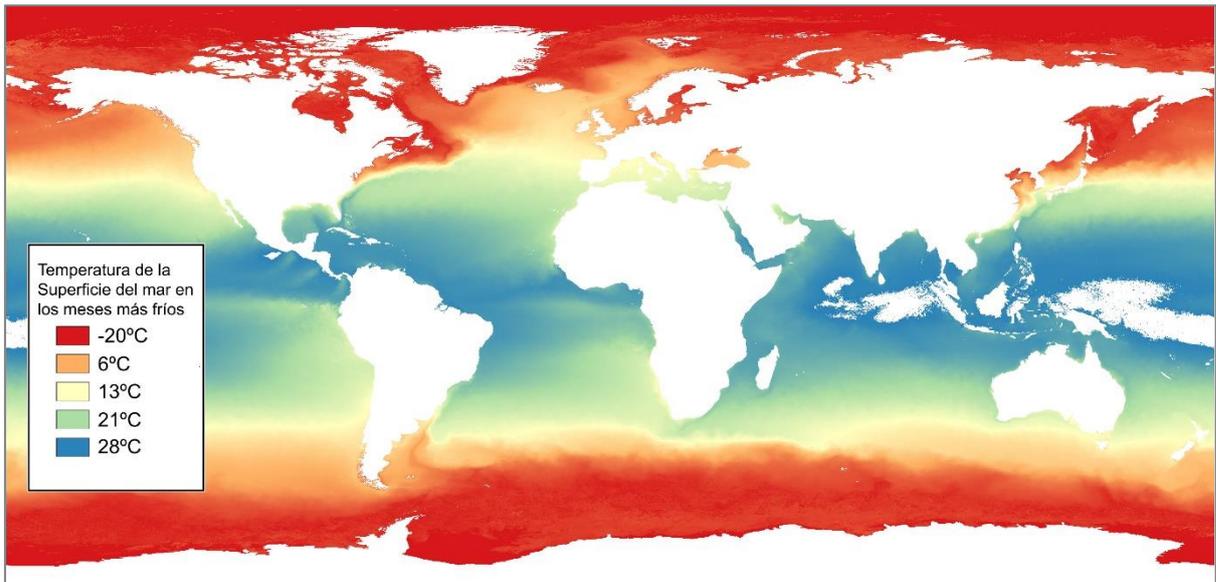
NOMBRE	TIPO	MASTER/CAPITAN	Nacionalidad	Año de Partida	Proveniencia	Lugar en Patagonia donde se reporta	Fuente
Adele et Marie		Lallemont, Gabriel	Francés	1820	Nantes	Patagonia	FOWV
Alliance	Brig	Ashley, Abraham	Estadounidense	1820	New Bedford	Patagonia	AOWV
Ann Alexander	Ship	Covell, Charles	Estadounidense	1820	New Bedford	Patagonia	AOWV
Argonaut	Ship	Sayre, Isaac	Estadounidense	1820	Sag Harbor	Patagonia	AOWV
Augustus	Ship	Butler, Peter	Estadounidense	1819	New Bedford	Patagonia	AOWV
Beaufoy	Fragata	Batthew Brisbane	Británica	1820	Leith	Malvinas	Caviglia (2015)
Brooks	Balandra		Estadounidense	1820	Salem, MA	Malvinas	Freycinet (1827)
Celestine		Vacque, J.	Francés	1819	Bourdeaux	Patagonia	FOWV
Charles		Ceely, Elias	Francés	1818	Le Havre	Patagonia	FOWV
Commodore Decatur	Brig	Tucker, William	Estadounidense	1819	New Bedford	Patagonia	AOWV
Confiance		Petighem	Francés	1818	L'Orient	Brazil, Patagonia	FOWV
Cornelia	Brig	Gardner, Abraham	Estadounidense	1819	New Bedford	Patagonia	AOWV
Cornelia	Brig	Gardner, Abraham	Estadounidense	1820	New Bedford	Patagonia	AOWV
Diana	Ship	Coffin, Reuben	Estadounidense	1819	New York	Patagonia	AOWV
Dove	Cutter		Británica	1820	Londres	Malvinas	Caviglia (2015)
Dragon	Brig	Chadwick, John	Estadounidense	1819	New Bedford	Patagonia	AOWV
Dragon	Brig	Wood	Estadounidense	1820	New Bedford	Patagonia, Brazil Banks	AOWV
Eliza Powell	Cutter		Británica	1820	Liverpool	Malvinas	Caviglia (2015)
Eucane	Cutter		Estadounidense	1820	S/D	Malvinas	Caviglia (2015)
Express	Goleta	Ephraim Williams	Estadounidense	1820	Stonington	Malvinas	Caviglia (2015)
Fanning	Auxliar		Estadounidense	1820	Stonington	Malvinas	Caviglia (2015)
Frances	Ship	Howland, Paul	Estadounidense	1819	New Bedford	Patagonia	AOWV
Frederick	Bergantín	Benjamin Pendleton	Estadounidense	1820	Stonington	Malvinas	Caviglia (2015)

Freegift del Frederick	Auxliar	Thomas Dunbar	Estadounidense	1820	Stonington	Malvinas	Caviglia (2015)
General Knox	Ship	Capitain Orne/Orne, William B.	Estadounidense	1820	Salem, MA	isla West-Point	Freycinet(1827) /AOWV /Caviglia (2015)
George	Fragata	Richardson	Británica	1820	Liverpool	Malvinas	Caviglia (2015)
Gleaner	Brig	Leslie, David	Estadounidense	1819	New Bedford	S Atlantic, Patagonia	AOWV
Governor Hawkins	Cutter		Estadounidense	1820	Philadelphia (prob. AOWV)	Malvinas	Caviglia (2015)
Harmony	Bergantín		Estadounidense	1820	S/D	Malvinas	Caviglia (2015)
Herald	Ship	Spooner, Joseph	Estadounidense	1819	Fairhaven	Patagonia	AOWV
Hero	Balandra		Estadounidense	1820	Stonington	Malvinas	Caviglia (2015)
Hersilia	Auxliar	Sheffield	Estadounidense	1820	Stonington	Malvinas	Caviglia (2015)
Hetty / Hetty o Hette	Fragata	Ralph Bond	Británica	1820	Londres	Falkland / Malvinas	BSWF / Caviglia (2015)
Huntress	Goleta		Estadounidense	1820	Stonington	Malvinas	Caviglia (2015)
Huron	Barco		Estadounidense	1820	Stonington	Malvinas	Caviglia (2015)
Indian	Fragata	Ferninand Spiller; Messrs.' Kenworthy, Son & Burrel (o Birnall)	Británica	1820	Liverpool	Malvinas	Caviglia (2015)
Jane	Fragata	James Wedell Michael McLeod	Británica	1820	Londres	Port Egmont	Freycinet(1827) /Caviglia (2015) / BSWF
John	Ship	Moers, Prince B.	Estadounidense	1819	Boston	Patagonia	AOWV
Leandra		Betole, L.	Francés	1819	Bourdeaux	Patagonia	FOWV
Leandra		Deltragny	Francés	1818	Bourdeaux	Patagonia, South Atlantic	FOWV
Martha	Ship	Whitfield, George	Estadounidense	1819	New Bedford	Patagonia	AOWV
Minerva	Brig	Williams, Richard	Estadounidense	1819	New Bedford	Patagonia	AOWV
Minerva		Bunn	Británica	1820	Londres	Patagonia	BSWF
Nancy	Brig	Upton, Benjamin	Estadounidense	1820	Salem, MA	Falkland Islands & South Shetland	AOWV

Newhaven	Cutter	John Davis	Estadounidense	1820	S/D	Malvinas	Caviglia (2015)
Ontario	Ship	Smith, Benjamin	Estadounidense	1820	Sag Harbor	Patagonia	AOWV
Pacific	Ship	West, Stephen	Estadounidense	1819	New Bedford	Patagonia	AOWV
Penguin	Balandra		Estadounidense	1820	Salem, MA	Malvinas	Freycinet 1827
Pindus	Ship	Barrett, Samuel	Estadounidense	1819	Fairhaven	Patagonia	AOWV
Pourvoyeuse		Dupont, F.	Francés	1819	Bourdeaux	Patagonia	FOWV
Richmond	Ship	Daggett, Timothy	Estadounidense	1819	New Bedford	Patagonia	AOWV
Sir Andrews Hammond	Barco Ballenero	Henry Hales	Británica	1820	S/D	Baie Uranie	Freycinet
Sprightly	Cutter	George Brown, de Laurence Frazier o Fraser	Británica	1820	Londres	Malvinas	Caviglia (2015)
Swiftsure		Halcrow	Británica	1819	Londres	Patagonia	BSWF
Timoleon	Ship	Randall, George	Estadounidense	1819	New Bedford	Brazil and Patagonia	Whaling Museum Logbook Database
Trafalgar	Sloop	Frazier / Frazer	Británica	1819	Londres	Patagonia	BSWF
Victoire		Murphy, John	Francés	1820	Nantes	Patagonia	FOWV
Victor		Jardin Jean Baptiste	Francés	1819	Saint Malo	Patagonia, Brazil Bank	FOWV
Victory	Ship	Bunker, Daniel	Estadounidense	1820	New Bedford	Patagonia	AOWV
Wasp	Bergantín		Estadounidense	1820	S/D	Malvinas	Caviglia (2015)
William and Eliza	Ship	Paddack, David	Estadounidense	1820	New Bedford	Patagonia	AOWV
William and Nancy	Brig	Folger, Tristram	Estadounidense	1820	Nantucket, MA	S Atlantic, Patagonia / Malvinas	AOWV / Caviglia (2015)

# ANEXO 4

## Tabla de Temperatura y Salinidad



Mapa mundial representando la temperatura de la superficie mar en los meses más fríos, según la base de datos MARSPEC (Sbrocco y Barber 2013).

Tabla de Temperatura y Salinidad. Temperatura provista en grados centígrados y salinidad en UPS. Datos provistos por la base de datos MARSPEC.

Puerto	Salinidad Promedio	Salinidad Máxima	Salinidad Mínima	Temperatura Promedio	Temperatura Máxima	Temperatura Mínima
Arica	35,15	35,31	35,06	17,79	20,84	15,81
Bonavista (Cabo Verde)	36,10	<36,2	>35,9	23,6	<26,3	>21,03
Buen Suceso Bay	33,80	<34,0	>33,6	4,6	<7,6	>2,3
Buenos Aires	18,00	< 25,5	> 9,6	18,9	< 24,9	> 12,7
Caleta Hornos	33,20	<33,4	>33,1	11,5	<15,3	>7,9
Callao	35,00	<35,12	>34,9	16,6	<20,7	>14,5
Cape Fairweather	32,20	<32,4	>31,9	7,0	<11,1	>3,0
Cardiff	34,90	35,01	34,73	12,18	<19,09	>6,01
Carmen de Patagones	A orillas del río Negro					
Corral	33,25	33,52	32,93	11,93	<14,96	>9,04
El Havre, Francia	34,40	< 34,89	> 33,74	12,6	< 19,2	> 6,3
Funchal, Madeira	36,60	< 36,8	> 36,5	20,4	< 23,6	> 17,7
Glasgow	A orillas del río Clyde					
Hamburgo	28,39	29,18	27,14	9,3	18,5	1,35
mpton Roads	30,30	< 32,1	> 28,5	16	< 26,4	> 5,1
Iquique	35,13	35,48	34,94	16,84	<19,16	>15,33
Isla Gorriti	29,70	< 32,0	> 26,9	16,9	< 22,3	> 11,1
Isla Leones (Río Sta. Cruz)	32,80	>32,95	<32,7	8	>13,55	< 2,74
Isla Leones (San Jorge)	33,30	> 33,4	< 33,1	11,4	< 15,1	> 8
Isla Tova	33,20	> 33,38	< 33,01	11,6	> 15,9	<7,5
islas Chincha	34,92	35,03	34,85	18,27	<20,94	>16,11
Islote Chato	33,10	< 33,3	> 32,9	8,7	< 13,1	> 4,7
Bahía Lapataia	33,60	<33,9	>33,3	6,5 <sup>o</sup>	<9,7	>4,1 <sup>o</sup>
Liverpool	34,40	34,51	34,32	10,66	<17,81	>4,69
Londres	34,90	<35,1	>34,8	10,2	<17,8	>3,2
Maldonado	29,70	< 32,0	> 26,9	17	< 2,1	> 11,74
Mollendo	35,08	>35,22	>34,99	18,18	<21,75	>15,11
Montevideo	24,90	< 33,2	> 20	16,8	< 23,3	> 10
Nantes	A orillas del río Loire					
Nantucket	32,30	<32,7	>31,9	11,7	<19,9	>1,9
New Bedford	32,01	<32,6	>31,5	11,7	<23,0	>2,1
New London	31,90	<32,6	>30,9	11,5	<21,03	>2,3
Nueva York	31,72	32,66	30,14	11,48	23,47	1,48
Fuera de Río Negro	33,50	< 33,8	> 32,9	14,6	< 21,2	> 8,4
Praia Harbour, Isla Santiago, Cabo Verde,	36,00	< 36,2	> 35,8	24,8	< 27,3	> 22,7
Puerto Belgrano	33,40	< 33,9	> 31,6	15,5	< 22,3	> 8,6
Puerto Cook	34,10	<34,2	>33,9	4,5	<7,9	>2,3

Puerto Deseado	33,10	< 33,4	> 32,9	9,3	< 13,8	> 4,9
Puerto Jackson	35,50	< 35,6	> 35,4	19,7	< 22,4	> 16,8
Puerto Johnson	34,90	< 34,1	> 33,9	6,9	< 11,4	> 2,6
Puerto Rawson	33,50	< 33,6	> 33,3	12,2	< 17,3	> 7,2
Puerto San Antonio Este	34,20	< 34,4	> 33,8	14,6	< 20,3	> 8,5
Puerto San Julián	33,10	< 33,2	> 33,0	7,8	< 14,2	> 3
Puerto Santa Elena	33,30	< 33,4	> 33,1	11,2	< 15,2	> 7,6
Puerto Soledad	34,00	< 34,13	> 33,9	6,5	< 10,9	> 2,4
Puerto Stanley	34,00	< 35,2	> 34,0	5,3	< 8,9	> 2,3
Punta Arenas	33,40	<33,6	>33,1	6,5	<9,1	>4,2
Río de Janeiro	29,70	< 32,0	> 26,9	24,1	< 26,8	> 21,9
Sag Harbor	32,01	<32,73	>32,0	12,4	<23,6	>1,4
San Blas Bay	33,40	< 33,8	> 31,9	14,8	< 21,2	> 8,5 <sup>o</sup>
San Francisco	33,42	33,68	33,1	13,41	16,69	10,36
Sandesfjord	29,39	32,06	26,67	9,72	20,68	1,59
Santa Cruz (C. Misioneros)	32,80	< 32,9	> 32,7	7,9	< 13,7	> 2,5
Santa Cruz, Tenerife	36,70	< 36,8	> 36,6	21,1	< 23,7	> 18,7
South Shetland	34,02	34,16	33,74	29	23	98
Stonington	32,00	<32,7	>31,1	10,7	<19,01	>0,9
Swansea	34,75	34,85	34,62	12,13	17,85	6,93
Talcahuano	33,59	34,06	33,29	12,57	14,36	11,42
Tonsberg	29,11	31,86	26,38	9,34	18,64	1,74
Uranie Bay	34,00	< 34,1	> 33,9	6,7	< 10,6	> 2,6
Ushuaia	33,60	<33,9	>33,3	6,6	<9,1	>4,4
Valparaíso	34,20	<34,4	<34,0	13,6	<16,3	>11,2