



Obreros del sur del mundo

**Trabajo antártico y protesta en las factorías balleneras de las Georgias del Sur
(1904-1930)**

Trabajo final de Egreso - Licenciatura en Historia

Estudiante: Martín Bericat

DNI: 42146752

Directora: Adriana Petra

Codirectora: Laura Caruso

Año 2024

Escuela de Humanidades

Universidad Nacional de San Martín

Índice

Agradecimientos	3
Introducción	5
1.1 Presentación del tema	5
1.2 Precisiones teórico-metodológicas.....	6
1.2.1 <i>Geografía de las Islas Georgias del Sur</i>	6
1.2.2 <i>Fuentes y archivos consultados</i>	9
1.2.3 <i>Recorte espaciotemporal</i>	10
1.2.4 <i>Estado de la cuestión</i>	13
1.2.5 <i>Hipótesis, objetivos y estructura del trabajo</i>	18
Capítulo I: Vida, muerte y trabajo en las Georgias del Sur (1904-1930)	20
1.1 Los inicios de la industria ballenera en la Antártida.....	21
1.2 Vida y muerte en las estaciones balleneras.....	26
1.2.1 <i>El trabajo en las Georgias del Sur</i>	26
1.2.2 <i>Funcionamiento de una estación ballenera</i>	29
1.2.3 <i>Arquitectura de una estación ballenera</i>	34
1.3 Empresas, jurisdicción y poder de policía.	39
1.4 Relevancia económica de las estaciones balleneras.....	44
1.5 La Antártida como último bastión del espacio atlántico sudamericano	46
Capítulo II: Protesta en los confines	50
2.1 Los inicios de la organización obrera	51
2.1.1 <i>La huelga del EMS (1913)</i>	52
2.1.2 <i>El primer sindicato antártico, 1913</i>	53
2.1.3 <i>La iglesia y las listas negras</i>	55
2.1.4 <i>La Primera Guerra Mundial y la Antártida</i>	58
2.2 La primera posguerra y el auge de la protesta (1918-1919)	60
2.3 ¿Un socialismo antártico?.....	69
2.3.1 <i>La rebelión de Grytviken (1920)</i>	70

2.3.2 <i>La rebelión de Grytviken a la luz del Atlántico sudamericano</i>	74
2.4 La vida y el trabajo después de las huelgas (1920-1930)	78
2.4.1 <i>Infraestructura para el tiempo libre</i>	79
2.4.2 <i>Construir una comunidad antártica</i>	85
Consideraciones finales	91
Archivos consultados	95
Bibliografía	96

Agradecimientos

Uno piensa que escribir una tesis es un acto repetitivo: sentarse y escribir una tesis. Completar, en orden, hojas en blanco. Avanzar de manera sistemática sobre los montones de archivos en PDF que esperan ser leídos, resumidos y citados.

Pero, por suerte, hay muchas cosas que tienen que pasar antes; un universo de errores, coincidencias, caminos sin salida y decisiones que se toman casi por azar. La aventura adrenalínica del trabajo de archivo. El proceso sacrificial de recortar un tema; las horas de traspase destinadas a caminos secundarios, a traducir fuentes, a husmear acervos. Momentos de total desmotivación intercalados con otros de entusiasmo.

Lo que es claro es que nada de eso se puede hacer solo. Este trabajo, al menos, no lo podría haber hecho solo. Por eso es necesario empezar agradeciendo a las personas que hicieron que este trabajo sea posible.

Antes que a nadie, a Adriana Petra, por su paciencia y comprensión al apoyar un cambio de tema intempestivo y aceptar dirigir este proyecto. Por abrirme, con total generosidad, las puertas al mundo de la investigación académica.

A Laura Caruso, por creer desde el principio en la viabilidad de estas ideas. Por aquel encuentro inicial en el que me convenció de que esta tesis era posible, por acompañar en el proceso y renovar mi entusiasmo por el mundo marítimo.

A todos los docentes y directivos de la Licenciatura en Historia de la UNSAM, con especial atención a Martín Bergel, Malena López Palmero, Vera Carnovale, Andrés Gattinoni, Martín Baña, Elisa Caselli, Claudio Ingerflom e Inés Yujnovsky, quienes sabiéndolo o no me ayudaron, inspiraron y enseñaron a amar esta profesión.

A Alexandra Lyrae Grinfeld, por amigarme con el inglés; por atender mis dudas a la distancia y ayudarme con traducciones en los horarios más insólitos.

A Gastón Mazzaferro, Francine Riera y Zoe Brodsky, por los años de amistad; por la compañía, los mates, las charlas en el pasto, los repasos de último momento y los años compartidos dentro y fuera de las aulas de la UNSAM.

A María del Mar Correa, por el apoyo incondicional a lo largo de tanto tiempo, por soportar mi existencia en el proceso de redacción de esta tesis. Por escuchar con paciencia infinita mis

explicaciones entusiasmadas sobre los temas más aleatorios y ser, siempre, la primera lectora de cada manuscrito.

A mi familia: mis viejos, Manu, quienes desde el principio y en toda circunstancia apoyaron la decisión de estudiar Historia. Que sin importar si trabajaba en una fábrica, una librería o un instituto, vieron en mí un investigador.

Por último, a la Universidad pública argentina, único espacio que nunca me preguntó de donde venía, pero sí dónde quería estar. Que recibió un trabajador recién graduado del secundario y le enseñó que había otras vidas posibles. Esta investigación, así como las muchas que vendrán, existe por y para la Universidad pública, nacional y gratuita.

Introducción

1.1 Presentación del tema

Desde sus primeros avistamientos, la Antártida fue vista, percibida y representada como un continente extraño. Una tierra blanca y desolada; un territorio de hostilidad glacial y –por qué no– de misterio. En su bitácora personal de 1902, José María Sobral –el primer argentino en pisar esas tierras– se lamentaba por la monotonía desesperante de ese paisaje que lo forzaba a buscar los colores de su país entre el blanco de la nieve y el azul del cielo¹.

Inmersas en la inclemencia del clima subantártico, las Islas Georgias del Sur fueron una de las puertas de entrada al continente blanco. Más cerca de la península antártica que de la Patagonia, fueron pobladas de manera permanente ya entrado el siglo XX como parte de un entramado de conflictos soberanos que todavía permanecen vigentes.

En este ambiente particular, menos aislado del mundo de lo que su geografía sugiere, desembarcó en 1904 la industria ballenera. Grytviken, la primera factoría, fue construida ese mismo año por la Compañía Argentina de Pesca. A lo largo de las siguientes décadas, siete estaciones alcanzaron para convertir la Antártida en la mayor potencia ballenera del mundo, llegando a producir la mayoría del aceite cetáceo consumido a nivel global e insertándose en la cadena de suministros bélicos durante las dos guerras mundiales.

La industria ballenera floreció así en el Atlántico Sur en un contexto de incertidumbre jurídica respecto a la situación de las islas. Sin ser esto un impedimento, las empresas llevaban trabajadores a las factorías desde lugares tan disímiles como Noruega, Argentina, Sudáfrica, Cabo Verde o Escocia.

El resultado de este proceso fue la consolidación de una comunidad laboral internacional de trabajadores marítimos, anómala tanto por lo extremo de su labor diaria como por lo remoto de su geografía. Desde la fundación de la *Grytviken Arbeiderforening* (Asociación de Trabajadores de Grytviken), primer sindicato establecido en la Antártida y pionero en la

¹ Sobral, J.M (1901-1903). Diario de expedición original de José María Sobral, expedición antártica sueca de 1901-1903. Departamento de Estudios Históricos Navales, Archivo Histórico. *El Diario del Alférez de Navío José María Sobral*.

industria ballenera a nivel mundial, hasta el estallido de huelgas generales en entornos aislados, la protesta obrera en las Georgias del Sur presenta particularidades únicas. Son justamente estas características las que nos llevan a preguntarnos: ¿Cómo se construyó la dinámica laboral en los confines del mundo? ¿Qué reclamos, dinámicas y solidaridades despertó el compartir esta experiencia extrema?

A la vez remota e internacional, la lucha de los obreros en las Georgias del Sur no ha sido todavía estudiada de manera sistemática en aquel territorio del extremo sur, y configura un evento poco conocido para la historiografía argentina en particular. Tanto las formas y dinámica de la protesta como las formas de su trabajo; en la movilidad, contratación y experiencia laboral y de la vida en esas latitudes, son temas que merecen atención y constituyen puntos de interés centrales en esta investigación. Este trabajo se propone como una contribución a capítulos poco estudiados de la historia antártica y atlántica en general –además de argentina en particular– con especial énfasis en la historia social del mundo del trabajo marítimo, campos historiográficos en los que se inserta con sus preguntas y conclusiones.

1.2 Precisiones teórico-metodológicas

1.2.1 Geografía de las Islas Georgias del Sur

Las Islas Georgias del Sur son un archipiélago subantártico ubicado entre los paralelos 54° y 55° Sur y los meridianos 35°45' y 38°23' Oeste. La mayor parte de su territorio se concentra en Isla San Pedro, una formación rocosa de 160 km de largo y 30 km de ancho rodeada de distintos islotes y territorios menores. Algo las distingue: su perfil montañoso. A lo largo de la isla principal, picos de hasta 2900 metros se erigen sobre el mar recibiendo y desviando el viento antártico. En consecuencia, su geografía está signada por precipicios, fiordos inmensos y caletas bien definidas. Hay pocos espacios de planicie; apenas algunos valles donde crecen

líquenes, musgos y pasto *toussac*. El viento es protagonista en este paisaje. Supera los cien kilómetros por hora durante todo el año. En cualquier otro continente, estas ráfagas serían consideradas un huracán. Las corrientes de aire transportan hielo y agua a lo largo de todo el Atlántico Sur; partículas que recorren el océano sin encontrar resistencia para luego romperse contra la piedra sólida de las islas. Debido a esto, el clima se mantiene nublado, húmedo y con hielos constantes, sin demasiadas variaciones de temperatura.



Figura 1: Grytviken en marzo de 2024. Fuente: *South Georgia Museum*²

Las islas reciben tanto el viento como las corrientes marinas desde el lado sur. De modo que, del otro lado de la cordillera que la atraviesa, la costa norte se mantiene relativamente protegida. Es por eso que, a lo largo de siglos, las bahías y fiordos de la costa norte han sido utilizadas como refugio por loberos, balleneros y guaneros de distintas procedencias. Trabajos arqueológicos en la zona permitieron encontrar calderos, herramientas y restos de naufragios que datan del período virreinal³. Por ese mismo motivo es que, a partir de 1904, las estaciones balleneras se instalaron en las bahías de la costa norte, buscando el reparo y aprovechando el calado que ofrecen los fiordos. En la figura 1 vemos una fotografía aérea de Grytviken en la que se observa cómo la estación permanece al reparo de los vientos protegida por las montañas que rodean la bahía. La profundidad de sus aguas permite prescindir de la construcción de grandes puertos. Sin embargo, y aún en el verano austral, icebergs silentes flotan por las bahías complicando el ingreso de los buques.

² Recuperado de <https://sgmuseum.gs/news/march-2024-museum-blog-another-record-year-for-the-south-georgia-museum/>.

³Berisso, Adrián (2022) *Del Arpón al palangre: historia y crónicas de la pesca en Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur*, Ushuaia: Ojosvista. P. 55-56

En la figura 2 se observan la locación y años de funcionamiento de las siete estaciones balleneras que existieron en las Georgias del Sur. Tal como mencionamos, todas se emplazaron al interior de bahías y caletas sobre la cara norte de la Isla San Pedro.

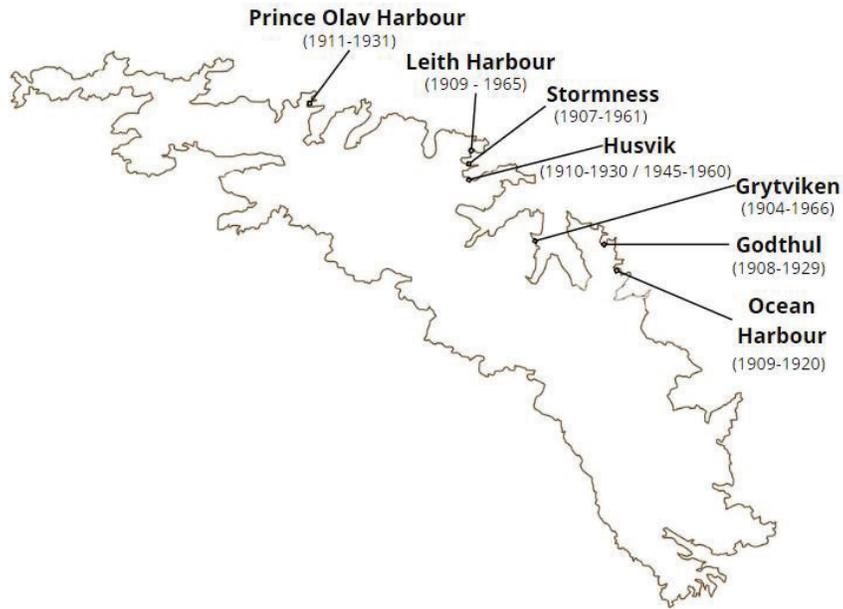


Figura 2: locación y años de actividad de las estaciones balleneras en las Georgias del Sur.

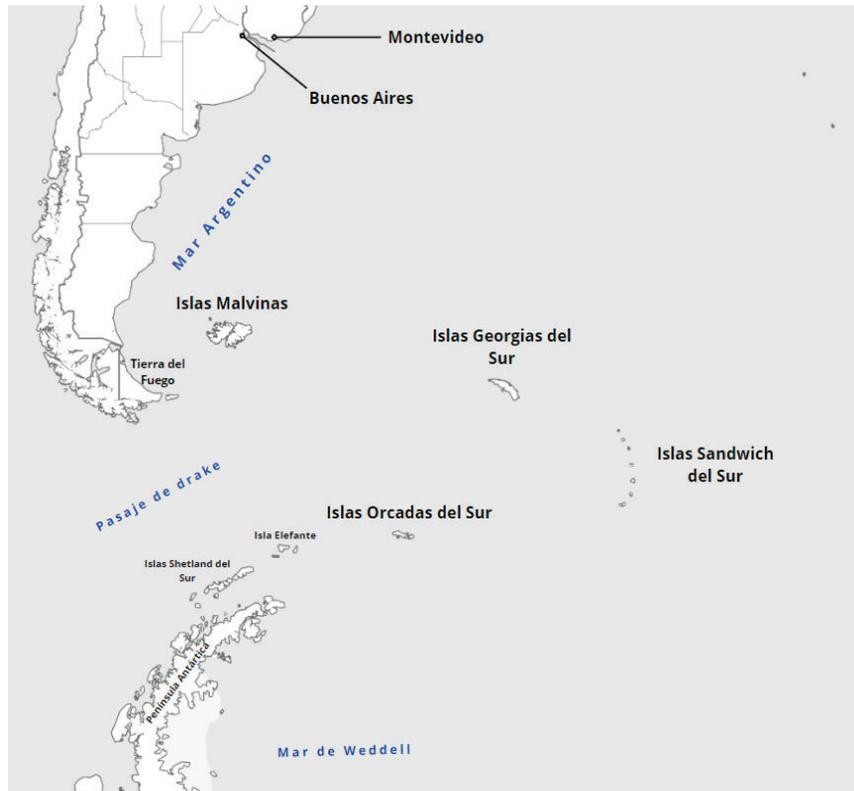


Figura 3: continente americano, península antártica e islas del Atlántico sur.

En la figura 3 se observa la posición de las islas del Atlántico sur en relación con la Antártida y el continente americano. La ubicación de las islas en el espacio resulta parte fundamental de nuestro análisis: las estaciones balleneras funcionaron como base de un despliegue marítimo que llegó a ocupar prácticamente todo el Atlántico sur y que, incluso, encontró su correlato en la costa chilena sobre el Océano Pacífico⁴. Los buques de caza recorrían enormes distancias en busca de su presa, desplazándose hacia el sur de la convergencia antártica, las costas patagónicas e incluso el oeste del continente africano. Así, la geografía marítima de la industria ballenera incluyó a las Islas Sándwich del Sur, Orcadas del Sur, Islas Malvinas, aguas circundantes a la península antártica, Mar de Weddell e incluso el pasaje de Drake. El área de actividad de la industria ballenera, entonces, no se restringe a la geografía terrestre de las islas, sino que implica un sistema de movilidades que debe entenderse en clave atlántica.

En ese sentido, la extrañeza del territorio sobre el cual se desplegó el trabajo ballenero persiste hasta nuestros días. Su ubicación, clima, geografía y conexiones con el continente, por ende, son elementos constitutivos de la experiencia de estos trabajadores en los confines.

1.2.2 Fuentes y archivos consultados

Tal como mencionamos, a principios del siglo XX las Georgias del Sur fueron pobladas por asentamientos de empresas argentinas, noruegas y británicas. La naturaleza transnacional y transestatal de ese espacio, eminentemente marítimo y de jurisdicciones yuxtapuestas, resulta en un acervo documental fragmentario y disperso en distintos archivos a lo largo del mundo.

Para suplir ese problema, comenzamos nuestro trabajo con fuentes primarias consultadas en el *James Cameron National Archives* (Puerto Argentino, Malvinas). Su acervo está compuesto por telegramas, comunicaciones, correspondencia y reportes que configuran el núcleo del corpus que da sustento a esta investigación, un fondo completo y pocas veces indagado. Por su parte, los materiales disponibles para consulta en la sala antártica del *Historic Dockyard Museum* reúnen copias de fotografías y videos que fueron el punto de partida en la construcción de nuestro corpus de fuentes visuales.

⁴ Quiroz, Daniel (2020). “Operaciones balleneras tradicionales en las costas sudamericanas: características, transformaciones y continuidades”, en *Estudios Atacameños*.

A los documentos consultados en las Islas Malvinas sumamos la consulta al material disponible en la Fototeca de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno, el Archivo General de la Nación y el Archivo Histórico Militar Nacional (fondo Compañía Argentina de Pesca), todos en Buenos Aires. Así, pudimos sumar mapas y fotografías que complementan los fondos británicos, dándole densidad al corpus de fuentes visuales analizadas.

Sumamos la consulta a los archivos digitales del *South Georgia Museum* (Islas Georgias del Sur), *Nasjonalbiblioteket* (Noruega), fondo Christian Salvesen de la Universidad de Edimburgo (Escocia) y acervo del Scott Polar Research Institute de la Universidad de Cambridge (Inglaterra). De estos acervos incorporamos artículos de la prensa noruega de la época para contrastar con la información consultada en Malvinas, además de fotografías disponibles para su consulta online. En menor medida, los apartados económicos de este trabajo nos llevaron a recurrir a fuentes editadas tanto en español como en noruego, contrastando así estadísticas diversas para respaldar los argumentos.

Esta naturaleza fragmentaria y dispersa del archivo, así como la escasez de estudios sistemáticos y específicos sobre este tema, dio como resultado un conjunto documental de registros y materialidades muy diversas. En total, construimos un corpus de más de quinientas fotografías de las Georgias del Sur que, si bien no son mostradas en su totalidad en las páginas de este trabajo, dieron densidad y soporte al análisis. Estas imágenes, cuya relevancia y estado de conservación es variable, fueron fundamentales para reponer e indagar la experiencia de los trabajadores balleneros. Lejos de resultar un condimento meramente ilustrativo, de ellas hemos extraído información imposible de rastrear en documentos escritos, y su análisis es un eje medular de esta investigación. Por eso, hemos decidido incluir las fotografías en el cuerpo del texto, sin relegarlas a un anexo ni compilarlas al final del trabajo. Esto permite incorporar el análisis de fuentes visuales a la par de las fuentes escritas, sin establecer jerarquías cualitativas entre uno y otro formato. Su cruce potencia las preguntas y descripciones sobre el trabajo ballenero, en una primera aproximación que puede ser profundizada.

1.2.3 Recorte espaciotemporal

La periodización que propone esta investigación se sostiene en la propia configuración del mundo laboral ballenero en el confín sur del Atlántico. En nada obvia, externa o anterior a la

investigación misma, la periodización es parte del resultado de esta tesis. Son las propias dinámicas que estudiamos (cuyo recorte es necesariamente un problema historiográfico) las que nos llevan a postular nuestro recorte temporal. Por eso, tomamos como inicio la fundación de Grytviken en 1904 (primera estación terrestre en tierras subantárticas) y, como cierre, el declive de las estaciones terrestres hacia 1930 fruto de la introducción de buques-factoría de mayor desarrollo tecnológico⁵. De esta manera, el recorte temporal de esta investigación está dado por la aparición, despliegue y transformación de las factorías ballenera, su materialidad, tecnologías y formas del trabajo, así como su transformación y paulatino reemplazo hacia 1930. La tecnología, por ende, es central en este recorte, ya que modificó y estructuró el mundo del trabajo en aguas antárticas.

En esa línea, y de la mano de los estudios recientes sobre el Atlántico sudamericano, no consideramos tampoco el recorte geográfico como un elemento preexistente. Si bien el tema que nos ocupa está centrado en un espacio particular (las Islas Georgias del Sur⁶), las dinámicas del mundo marítimo y sus conexiones y movilidad nos llevaron, necesariamente, a incorporar distintas geografías. La lógica de la navegación, con sus desplazamientos entre continentes y su tripulación frecuentemente internacional, impone un recorte geográfico contraintuitivo: el ártico noruego estuvo, desde un punto de vista histórico y social, más *próximo* a las Georgias del Sur que geografías mucho más cercanas. Las rutas de navegación funcionaron hilvanando geografías distantes de manera constante, unificando historias hasta entonces escindidas, y generando una lógica global específica para cada puerto.

Es por eso que esta investigación muestra un recorte que va más allá de los límites insulares de las Georgias del Sur. A lo largo de las próximas páginas, sitios como Sandefjord (Noruega), La Boca (Argentina) o Río de Janeiro (Brasil) aparecen como geografías política y logísticamente cercanas a las estaciones balleneras. Conectadas en la trama de la experiencia laboral ballenera, estas múltiples geografías y puertos conforman un mapa y perspectiva espacial propia. A modo de referencia, y para darle perspectiva espacial a este recorte, la

⁵ Los buques-factoría permitían procesar los animales cazados directamente a bordo del buque. En ese sentido, funcionaban como grandes estaciones móviles, con su propio ecosistema fabril interno.

⁶ En tiempos recientes ha existido cierto debate acerca del nombre del archipiélago, postulando “Islas de San Pedro” como la toponimia correcta en habla hispana, en referencia a su descubrimiento a ojos de Américo Vespucio en el siglo XVI y en contraposición al nombre *Georgia*, puesto por James Cook en 1775 en honor a Rey Jorge III. En este trabajo mantenemos la toponimia oficial argentina del período 1904-1930 (Islas Georgias del Sur), llamando “Isla San Pedro” a la isla principal del archipiélago, más no al conjunto. En consistencia con esto, sostendremos nuestra decisión en todos los casos en los que un territorio presente variaciones respecto de su nombre actual.

siguiente tabla muestra las distancias aproximadas lineales entre las Islas Georgias del Sur y sus principales puertos de destino.

Puerto / Territorio	País	Distancia aproximada (lineal)
Puerto Stanley ⁷	Argentina ⁸	1450km
Islas Sándwich del Sur	Argentina	750km
Islas Orcadas del Sur	Argentina ⁹	880km
Isla Decepción ¹⁰	-	1640km
Península Antártica (punto más cercano)	-	1560km
Montevideo	Uruguay	2650km
Buenos Aires	Argentina	2700km
Rio de Janeiro	Brasil	3540km
Ciudad del Cabo	Sudáfrica	4800km
Londres	Reino Unido	12250km
Sandefjord	Noruega	13280km

En esa línea, para comprender la movilidad en el caso de las Georgias del Sur nos resultó útil entender el mar no como una mera frontera – es decir, un vacío que separa la tierra firme – sino como un “espacio desde el cual un navegante avezado puede (...) apropiarse del recurso que considere necesario”¹¹. Desde esta perspectiva, las Georgias del Sur son un punto en la galaxia de sitios portuarios en la Patagonia, Antártida e incluso mucho más allá. En consecuencia, no pueden ser comprendidas sin entender esta constelación y sus múltiples implicancias. Esta perspectiva teórica encuentra su correlato en el análisis de las fuentes primarias: el acervo de mapas y derroteros de la industria ballenera muestra que los buques recorrían grandes distancias en busca de su presa, hilvanando en una misma travesía continentes, las islas subantárticas, el Atlántico sur y la península antártica¹².

⁷En este trabajo utilizaremos “Puerto Stanley” para referirnos al poblado principal de las Islas Malvinas, respetando la toponimia oficial argentina de la época.

⁸Pertenecientes a Argentina, administradas por Reino Unido desde 1833.

⁹Territorio poblado por la base antártica Orcadas (Argentina) desde 1904. Fue destino de buques factoría y poblada en una única estación terrestre en Isla Signy, administrada por las empresas A/S Thule y Tonsberg Hvalfangeri

¹⁰Perteneciente a Argentina, destino de buques factoría chilenos y noruegos. Poblada en una única estación terrestre administrada por la Sociedad Ballenera Magallanes (1906-1911) y A/S Hektor (1911-1930).

¹¹ Haller, Sofía Clara (2023) *Balleneros, loberos y guaneros en la Patagonia y Malvinas: una historia socioambiental del mar (1800-1914)*. Buenos Aires: SB, p. 17.

¹²*Whaling plan may 14 1929; Whaling plan 28 nov 1930; Whaling plan c. 1931; Fin Whales 20 dec 1928 y South Georgia Whaling note standard Whales*, en Jane Cameron National Archives, SGD-WHA Whaling Maps and Plans, p. 2-13.

Por este motivo es que referiremos a la industria ballenera en las Georgias del Sur como “antártica”, y a las tareas de sus obreros como “trabajo antártico”. Así, buscamos puntualizar la naturaleza móvil del trabajo de caza, fundamental para el funcionamiento de las bases, insertándose en una dinámica geográficamente amplia. A las estaciones terrestres, sin embargo, referiremos como “subantárticas”, respetando la locación geográfica de las islas que, si bien al sur de la convergencia antártica, no forman parte del continente blanco.

En este contexto, entendemos que las fronteras nacionales no aíslan los procesos de organización obrera, así como tampoco la movilidad de las empresas y su capital. Por el contrario, las estaciones balleneras de las Georgias del Sur se presentaban como lugares transnacionales y transestatales, con reclamos soberanos yuxtapuestos, reglamentos empresariales diversos y conflictos fronterizos que todavía permanecen vigentes. El océano que las rodea, por caso, se mostraba por esos años como un espacio poco conocido, difícil de navegar y sin cartografías del todo claras¹³. En consecuencia, vistas desde la historia de las factorías balleneras y sus trabajadores, las fronteras nacionales se vuelven plena y claramente una construcción histórica, un lugar de disputa interestatal en momentos de consolidación de los estados nación en plena expansión imperial¹⁴. Tales fronteras forman parte de nuestras preguntas, y sus disputas forman parte de la configuración histórica del mundo del trabajo ballenero cuyo desarrollo aborda esta investigación a lo largo del período 1904-1930.

1.2.4 Estado de la cuestión

En cada época se formulan preguntas distintas y singulares al pasado, impulsadas sin duda por las condiciones de ese presente. Esto hace comprensible que, en plena década de 1980 se haya dado un fuerte impulso a los estudios sobre el Atlántico sur. El conflicto diplomático entre Argentina y Reino Unido, coronado con la guerra de Malvinas de 1982, reavivó la discusión sobre la soberanía de las islas subantárticas y tuvo como consecuencia un interés renovado por su pasado reciente.

¹³ Respecto a la condición histórica de los océanos, en *The Palgrave Dictionary of Transnational History* se indica que sus aguas son, en su amplia mayoría, territorios de soberanía inexacta. Al mismo tiempo, se aclara que los humanos “sabemos menos de los océanos que de la amplia mayoría de los lugares remotos en tierra firme, con la posible excepción de la Antártida”. Dorsey, Kursk (2009) “Oceans”, en Iriye, Akira y Saunier, Pierre-Yves (comp.) *The Palgrave Dictionary of Transnational History*, London: Macmillan, p. 778. La traducción es nuestra.

¹⁴ Osterhammel, Jürgen (2015) *La transformación del mundo: una historia global del siglo XIX*, Barcelona: Crítica, p. 838-839.

Quizás por eso las primeras menciones historiográficas a la manifestación obrera en las Georgias del Sur surgen en la década de 1980. El primer estudio en mencionar las huelgas provino de la historiografía noruega, con *The History of Modern Whaling* (1982), de Tønnessen y Johnsen, editado también en inglés ese mismo año¹⁵. En su libro aparecen no sólo los primeros relevamientos fácticos de las huelgas, sino varias de las interpretaciones que, con el pasar de las décadas, se volverían canónicas en los estudios antárticos. La obra monumental de Tønnessen y Johnsen, por muchos considerada como piedra basal de los estudios sobre la industria ballenera, resulta por ende clave en este recorrido. A pesar de no explicitar sus fuentes, la interpretación aquí propuesta sería retomada por múltiples estudios hasta el día de hoy.

Dos años después, la Cambridge University Press demostraría un interés sostenido por financiar investigaciones sobre el Atlántico sur. En 1984, Robert Headland publicó el libro *The island of South Georgia*¹⁶. En él se despliega una cronología de buques que visitan las Georgias con el objetivo de proveer motivos históricos por los que las islas pertenecerían a Reino Unido. En esa búsqueda, realiza una breve mención –de no más de dos oraciones– al conflicto obrero de 1920 en Grytviken. En esa misma editorial, el tema de las empresas balleneras como objeto de estudio había tenido un pequeño pico algunos años antes, con *The first South Georgia leases: Compañía Argentina de Pesca and the South Georgia Exploring Company Limited*, de Walton (1982)¹⁷, y continuaría teniéndolo con *Chronological list of Antarctic expeditions and Historical events* (1989)¹⁸, además de un número de artículos dedicados al tema. Sin embargo, ninguno retomaría la cuestión del conflicto obrero, sino que todos se enfocarían en el relevamiento fáctico de expediciones en clave imperial.

Al mismo tiempo, en Noruega se veía un incremento en el interés académico por la historia de la industria ballenera, aunque no necesariamente en el Atlántico sur. A raíz del estudio de Tønnessen y Johnsen sobre la industria ballenera a nivel mundial, distintos estudios de caso se desplegaron a lo largo de los años. Destaca la tesis de maestría *Fagbevegelsen og hvalfangerne*

¹⁵ Tønnessen, Johan Nicolay y Johnsen, Arne Odd (1982) *The History of Modern Whaling*. Londres: Hurst & co.

¹⁶ Headland, Robert (1984) *The island of South Georgia*, Londres: CUP Archive

¹⁷ Walton, DWH. (1982). *The first South Georgia leases: Compañía Argentina de Pesca and the South Georgia Exploring Company Limited*. Cambridge: Cambridge University Press

¹⁸ Headland, Robert (1989) *Chronological list of Antarctic expeditions and Historical events*, Cambridge: Cambridge University Press.

1920-1935 [Los sindicatos y el movimiento ballenero 1920-1935], presentada en la Universidad de Oslo en 1982¹⁹

Todos estos trabajos, que podríamos llamar una primera generación de estudios sobre la industria ballenera, tienen en común la enorme dificultad de acceso a fuentes primarias, motivo por el cual frecuentemente se volvía sobre el libro de Tønnessen y Johnsen, arrastrando sus logros, aciertos e imprecisiones puntuales, así como sus dificultades ante interpretaciones atravesadas por las condiciones de producción en el contexto del avance imperial británico sobre el Atlántico sur.

El interés por la historia de las islas subantárticas vería un incremento importante con la llegada del siglo XXI, especialmente en la academia noruega. Académicos como Bjorn Basberg realizaron importantes investigaciones respecto al respecto con *A ship ashore? Organization and Living conditions at South Georgia Whaling Stations* (2002)²⁰ y *The shore whaling stations at South Georgia: a study in Antarctic industrial archeology* (2004)²¹. Poco después, Dag Børresen publicaría dos textos claves en el estudio del movimiento obrero antártico: *Hvalfangere ppå alle hav... Arbeidskonflikter, organisering og svartelisting i hvalfangsten 1904–14* (2006)²² y *There is plenty of black labour to be had: African labourers in modern whaling* (2010)²³. Por esos mismos años, el *Kvalfangstmuseum* [Museo Ballenero] de Sandefjord publicaría su colección *Whaling and History*, aunque mayormente enfocada en el ártico.

Las publicaciones en la academia noruega se desarrollaron manteniendo un contacto fluido con sus contrapartes británicas, siendo frecuente la publicación de textos traducidos al inglés en editoriales de Reino Unido. Es destacable, además, la publicación de *PESCA: The history of Compañía Argentina de Pesca* (2002)²⁴, un texto clave en el estudio de las Georgias del Sur por lo extensivo de su desarrollo alrededor de la CAP.

¹⁹Devig, Thor. (1982). *Fagbevegelsen og hvalfangerne 1920-1935*, Oslo: Universitetet i Oslo.

²⁰Basberg, Bjorn (2002) “A Ship Ashore? Organization and Living Conditions at South Georgia Whaling Stations”, en *International Journal of Maritime History*, vol. XIV, no. 1, pp. 93-113.

²¹Basberg, Bjorn (2004). *The shore whaling stations at South Georgia: a study in Antarctic industrial archeology*. Oslo: Novus Forlag.

²²Børresen, Dag Ingemar (2006) “Hvalfangere på alle hav... Arbeidskonflikter, organisering og svartelisting i hvalfangsten 1904–14”, en *Arbeiderhistorie 2006*, p. 135-163

²³Børresen, Dag Ingemar (2010) “There is plenty of black labour to be had: African labourers in modern whaling”, en Ringstad, J. (comp.) *Whaling and History III*. Sandefjord: Hvalfangstmuseum

²⁴Hart, Ian (2002) *The history of Compañía Argentina de Pesca*. Londres: Aidan Ellis

Más recientemente, en Países Bajos se publicó la tesis doctoral *Icebound frontiers of exploitation: networks for whaling in the polar regions, 1904-1931*, de Ulf Gustafsson (2019)²⁵, un estudio meticuloso de la industria ballenera en ambos polos, con dos capítulos sobre las Islas Georgias del Sur. Tres años después, algunos estudios sobre aspectos específicos de la vida en las estaciones balleneras, tales como *Fotball blant is og pingviner: football på hvalfangststasjonene på Sør-Georgia 1910–1960* (2022)²⁶.

Todos estos trabajos, tanto británicos como noruegos, se caracterizan por el uso de una bibliografía en común (textos clásicos publicados en 1980) para luego trabajar, en algunos casos, fuentes primarias consultadas en los archivos de Noruega, Escocia y las Islas Malvinas, en su acervo digitalizado.

Lo disperso de su acervo, así como lo escaso del financiamiento en el área de estudios antárticos, lleva a que los estudios sobre las Georgias del Sur muestren, históricamente, una relativa ausencia de investigaciones argentinas. A pesar de la relevancia histórica y geográfica de las islas subantárticas y de la íntima relación que nuestro país mantuvo con los procesos históricos allí acontecidos, prácticamente no han habido investigaciones específicas sobre el tema. Un caso destacable es el trabajo de Pablo Fontana (2006), quien en la introducción del libro *La pugna antártica: el conflicto por el sexto continente (1939-1959)*²⁷ trabaja brevemente algunos de los sucesos acontecidos en Grytviken en 1920 basándose en los textos clásicos de Headland (1984) y Tønnessen y Johnsen (1982). En el año 2020, a cien años de la huelga en Grytviken, Fontana desarrollaría el tema en el artículo de divulgación “Una revolución bolchevique en las islas Georgias”, publicado en el diario argentino *Página 12*²⁸. A partir de entonces, los pocos artículos y/o libros que mencionan el tema lo hacen tomando como fuente el artículo, a su vez basado en los textos de la década de 1980, que si bien constituye un punto de partida fundamental, no agota (ni pretende agotar) la dinámica de la protesta obrera en toda su extensión temporal.

²⁵ Ulf Ingemar, Gustafsson (2019). *Icebound frontiers of exploitation: networks for whaling in the Polar regions, 1904-1931*. Tesis de Maestría: Universidad de Groningen

²⁶ Thorsen, Elvind (2022) “«Fotball blant is og pingviner» Fotball på hvalfangststasjonene på Sør-Georgia 1910–1960”, en *Arbeiderhistorie* 36, n. 1

²⁷ Fontana, Pablo (2023) *La pugna antártica: el conflicto por el sexto continente*. Buenos Aires: Guazuvirá Ediciones

²⁸ Fontana, Pablo (2020) “Una revolución bolchevique en las Islas Georgias”, en *Página 12*, versión online consultada el 22/06/2024.

Sin embargo, en las últimas décadas la historiografía latinoamericana ha visto un impulso de los estudios marítimos, especialmente alrededor de la organización obrera. Destacan los trabajos de Laura Caruso sobre la Federación Obrera Marítima y el puerto de Buenos Aires²⁹ el sindicalismo revolucionario en los trabajadores marítimos³⁰. El tema de la movilidad de agitadores, militantes y revolucionarios en el Atlántico sudamericano ha sido también trabajado en detalle por Martín Albornoz y Diego Galeano³¹, reconstruyendo el mundo de la circulación legal y clandestina de militantes anarquistas entre distintos puertos de la región.

En el caso de los estudios puntuales sobre la industria ballenera, es importante mencionar los trabajos realizados en Chile alrededor de la caza de ballenas en Sudamérica. Al respecto, nos han resultado especialmente útiles como referencia los trabajos de Daniel Quiroz y Gastón Carreño sobre las estaciones de Valdivia³², y de Daniel Quiroz sobre los buques-factoría en Putna Arenas³³ y Magallanes³⁴. Estas obras nos han servido como primera aproximación a la dimensión técnica del trabajo ballenero; el funcionamiento de los buques-factoría, la dinámica en las estaciones y la puesta en contexto de la industria en un entorno global. Más recientemente, el trabajo de Sofía Clara Haller *Balleneros, loberos y guaneros en Patagonia y en Malvinas 1800-1914* (2023) marca una referencia en los estudios marítimos desde una perspectiva ambiental centrada en el espacio.

Todos estos estudios, si bien ajenos a la especificidad de las Georgias del Sur, marcan una clara referencia en cuanto a metodología, perspectiva historiográfica y reconstrucción del contexto general de las huelgas de obreros balleneros.

²⁹ Caruso, Laura (2016) *Embarcados: trabajadores marítimos y la vida a bordo. Sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires (1889-1921)*. Buenos Aires: Imago Mundi y Caruso, Laura (2008) “La huelga general marítima del puerto de Buenos Aires, diciembre 1916”, en *REMS nro. 1*, pp. 23-34

³⁰ Caruso, Laura (2012) “Sindicalismo revolucionario, trabajadores marítimos e historiografía a comienzos del siglo XX”, en *ARCHIVOS de historia del movimiento obrero y la izquierda nro. 1*, pp. 35-56 y Caruso, Laura (2017) “Federados, soldados y productores: la militancia sindicalista revolucionaria en el sector marítimo (1910-1924)”, en *ARCHIVOS de historia del movimiento obrero y la izquierda nro 10*, pp. 33-53

³¹ Albornoz, Martín y Galeano, Diego Antonio (2019) “Los agitadores móviles: trayectorias anarquistas y vigilancias portuarias en el Atlántico sudamericano, 1894-1908”, en *Dossier Historia Marítima e Portuaria – Almanak*, jan-apr. 2019, pp. 310-397 y Albornoz, Martín y Galeano, Diego Antonio (2016) “Anarquistas y policías en el atlántico sudamericano. una red transnacional. 1890-1910”, en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”*, tercera serie, n. 47, pp. 101-134.

³² Quiroz, Daniel y Carreño, Gastón (2017) “Las plantas balleneras en Chile: historias de abandono - el Caso de la Planta de San Carlos de Corral, Valdivia”, en *Tessituras*, vol. 5 n.1, p. 9-28.

³³ Quiroz, Daniel (2022) “El buque-factoría Gobernador Bories y la caza de ballenas desde Punta Arenas (1906-1914)”, en *Magallania*, Vol. 50:11, p. 1-28.

³⁴ Quiroz, Daniel (2020). “Operaciones balleneras tradicionales en las costas sudamericanas: características, transformaciones y continuidades”. *Estudios Atacameños*. <https://doi.org/10.22199/issn.0718-1043-2020-0020>

En resumen, este estado del arte muestra la sostenida vacancia en historizar las protestas y organización en las estaciones balleneras en las Georgias del Sur de manera integral y sistemática, y que suma a la vez una interpretación histórica descentrada del norte global. A su vez, no existe hasta ahora una lectura que proponga hipótesis distintas a las propuestas por los textos clásicos de la década de 1980. Por último, si bien los estudios marítimos han tenido un fuerte desarrollo en Argentina a lo largo de las últimas décadas, el estudio de las Georgias del Sur (y de los obreros antárticos en general) es una ausencia que esperamos contribuir a suplir con esta investigación.

1.2.5 Hipótesis, objetivos y estructura del trabajo

El presente trabajo parte de la siguiente hipótesis: las protestas obreras en las Georgias del Sur se desarrollaron en el marco conectado y amplio del Atlántico Sur y sudamericano. Lejos de ser meros hechos aislados, las organizaciones obreras y las formas de protesta se consolidaron en el marco de un movimiento integral regional de la experiencia obrera, sus militancias, prácticas y organizaciones. Por eso, entendemos aquí la protesta ballenera como parte de la organización sindical en el espacio atlántico sudamericano. Como hipótesis subsidiaria, esta tesis propone que la protesta obrera en los confines tuvo un rol significativo en la dinámica geopolítica antártica y constituyó un elemento central en el establecimiento de una soberanía de facto del Reino Unido en las islas del Atlántico sur.

Para indagar en esta propuesta, ordenaremos el trabajo en una serie de objetivos específicos: analizar las formas del trabajo y la conformación de la vida en torno a las estaciones balleneras. También, indagar las protestas obreras desplegadas en las Georgias del Sur de manera integral, sin restringir al estudio de un único estallido, desde sus inicios hasta finales de la década de 1920, estableciendo una conceptualización clara de las huelgas; sus sujetos, demandas, objetivos, formas y vinculaciones con el Atlántico sudamericano. En esa línea, proponemos estudiar las respuestas patronales y estatales implementadas frente a las huelgas. Finalmente, y en íntima relación con lo anterior, buscamos analizar el impacto de estas acciones de protesta en las dinámicas geopolíticas de la zona.

Con esos objetivos, la presente investigación se compone de dos capítulos divididos temáticamente y un apartado final en el que esbozamos nuestras conclusiones.

En el primer apartado buscaremos reponer las distintas dimensiones a considerar a la hora de interpretar el trabajo en las estaciones balleneras. Explicaremos cómo funciona una estación, cuáles fueron sus dinámicas laborales y cómo podemos recuperar la experiencia de la vida y el trabajo en las condiciones extremas de las islas subantárticas. Avanzando en el análisis, ofreceremos un resumen de cuestiones económicas, sociales y geopolíticas necesarias para entender el estudio posterior. Este capítulo explica así la dinámica del trabajo y las relaciones sociales al interior de las empresas balleneras, la relevancia económica de la caza antártica en la economía mundial, así como también cuestiones del orden de la jurisdicción pública y privada en las Georgias del Sur.

En un segundo capítulo, se analiza de manera detallada al movimiento obrero antártico. Este apartado se detiene en un estudio sistemático de las huelgas y protestas a lo largo del periodo bajo análisis, indagando los lugares, modalidades y objetivos de la protesta de los obreros balleneros, así como sus formas de organización, de comunicación y de agencia. Prestaremos especial atención a las militancias de corrientes obreras, socialistas en algunos casos, presentes en esa experiencia y en los textos de los propios trabajadores. A la par de esto, analizaremos las formas de la reacción patronal y estatal (las medidas de reacción impulsadas tanto por las empresas balleneras como por los Estados (Reino Unido, Argentina y Noruega) para prevenir y reprimir la protesta y la organización obrera. Nos interesará especialmente el cambio en la vida cotidiana de las estaciones a raíz de la intensificación de la protesta.

En un último apartado compartimos nuestras conclusiones con relación a las hipótesis esbozadas, los hallazgos en torno a la experiencia laboral y la protesta en el mundo del trabajo ballenero, repasando los principales resultados del análisis previo. Allí identificamos, además, posibles preguntas nuevas y ramificaciones del tema que nos ocupa, así como las líneas de investigación abiertas por el trabajo de archivo realizado en el contexto de esta investigación.

Capítulo I: Vida, muerte y trabajo en las Georgias del Sur (1904-1930)

Las Islas Georgias del Sur conforman una geografía repleta de particularidades. Para analizar el conflicto obrero que allí aconteció es fundamental situarnos en tiempo, espacio y en su contexto. Por eso, en este capítulo ofrecemos una caracterización del funcionamiento de las estaciones balleneras.

En un primer apartado, explicaremos los inicios de la industria ballenera en el sur del mundo, en íntima relación a las expediciones científicas de finales del siglo XIX. Esto nos servirá para comprender el particular contexto de gestación de la industria, además de su desarrollo, periodización e inserción en las cadenas de abastecimiento globales.

Habiendo explicado su origen, dedicaremos un segundo apartado a describir la vida en las estaciones balleneras alrededor de tres ejes: tipo y modalidades de trabajo, funcionamiento de las estaciones y diseño arquitectónico/espacial. Prestaremos especial atención a la experiencia de vida de los trabajadores: el contacto con la sangre, los restos cadavéricos y la proximidad permanente con la dimensión más física de la muerte.

Luego, detallaremos la dinámica de poder al interior de la industria: las empresas, jurisdicción y poder de policía dentro de las islas. En relación con esto, en el siguiente apartado argumentamos la relevancia económica de la industria en las Georgias del Sur durante el período que nos ocupa.

Finalmente, dedicaremos un último apartado a fundamentar la caracterización de la Antártida como último bastión del Atlántico sudamericano. Así, explicaremos que las dinámicas marítimas y sociales del espacio antártico históricamente ligaron al continente blanco con los grandes puertos sudamericanos, especialmente Buenos Aires, Montevideo y Río de Janeiro.

1.1 Los inicios de la industria ballenera en la Antártida

Hacia finales del siglo XIX, los Congresos Internacionales de Geografía realizados en Londres (1895) y Berlín (1899) recomendaban la exploración antártica como una de sus prioridades. De modo que el siglo XX trajo consigo una serie de expediciones antárticas financiadas por países europeos³⁵. Éstas repitieron muchas de las dinámicas de las grandes exploraciones científicas del siglo XIX; no sólo conocer y relevar, sino también cartografiar, civilizar lo que por definición es bárbaro³⁶, expandir la frontera de la infraestructura imperial y, al mismo tiempo, reclamar para sí lo que se considera naturalmente propio³⁷. La Antártida fue una incorporación tardía a los intereses de exploración científico-económica por parte de Europa³⁸

Si bien de carácter científico (en general, cartográfico y geológico), estas expediciones eran consideradas también por su potencial económico. El continente blanco, único despoblado, sin cartografía de sus costas ni reclamos soberanos en vigencia, se presentaba como una oportunidad única para continuar el proceso de expansión ultramarina europea.

En ese contexto, el 16 de octubre de 1901 la Expedición Antártica Sueca, al mando de Otto Nordenskjöld, partía desde el puerto de Gotemburgo con destino en los mares australes. La expedición contaba con un único barco: el *Antartic*, capitaneado por el noruego Carl Anton Larsen³⁹. A mediados de diciembre de ese mismo año, el *Antartic* realizó una parada en Buenos Aires, pidiendo alimentos, combustible y apoyo al Estado argentino. A cambio de la asistencia, el gobierno argentino propuso la participación del alférez José María Sobral⁴⁰. El 21 de ese mismo mes, Sobral partía junto a la expedición sueca.

³⁵ Las más importantes siendo *Southern Cross* de Reino Unido (1898-1900); *Discovery* de Reino Unido (1901-1904), *Gauss* de Alemania (1901-1903), las expediciones antárticas sueca (1901-1903), escocesa (1902-1904), francesa (1903-1905), la Base Orcadas de Argentina (1904) y la expedición de la Sociedad Ballenera de Magallanes, de Chile y Noruega (1906-1907).

³⁶ Osterhammel, Jurgen (2015) *La transformación del mundo: una historia global del siglo XIX*, Barcelona: Crítica, p. 1707.

³⁷ Hobsbawn, Eric (2007) *La era del capital*, Buenos Aires: Crítica, p. 63

³⁸ Al respecto, Hobsbawn señala que la Antártida fue la excepción en el proceso de expansión del capital a lo largo del siglo XIX, pues sólo a principios del siglo XX se encontró el estímulo económico para financiar las exploraciones. Hasta entonces, el foco de la exploración científica en aguas australes estaba en asegurar un pasaje de navegación del Atlántico al Pacífico por las aguas engañosas del Cabo de Hornos. Ver Hobsbawn, Eric (2007) *La era del capital*, Buenos Aires: Crítica, p. 63.

³⁹ La figura de Larsen (1860-1924), noruego, más adelante nacionalizado británico, resulta fundamental en estos primeros años de exploración antártica. Con relación al caso puntual de las Georgias del Sur, es un claro ejemplo de exploración científica imbricada con explotación económica de recursos naturales.

⁴⁰ *Comunicación al alférez Sobral acerca de su incorporación a la expedición del Dr. Otto Nordenskjöld* (1901), Departamento de Estudios Históricos Navales. Colección Donación Sobral.

Tras el naufragio de su buque, la expedición de Nordenskjöld se convertiría en el primer grupo humano en vivir el invierno en el continente blanco. La goleta ARA Uruguay, que los trajo de vuelta a Buenos Aires, lograría el primer rescate antártico de la historia.



Fig. 4: naufragio del Antartic. Fuente: colección JG. Anderson, Kungliga Vetenskapsakademien Arkives⁴¹

El 2 de diciembre de 1903 se celebraba en Buenos Aires un banquete en honor a los sobrevivientes de la expedición antártica sueca. En esa comida, Larsen les propondría a varios terratenientes argentinos⁴² fundar una compañía ballenera con base en las Islas Georgias del Sur⁴³. Larsen conocía las aguas antárticas; más allá de haber capitaneado el *Antartic*, había dirigido la expedición noruega a la Antártida en 1892-94. Contaba, además, con experiencia como capitán de buques balleneros en el ártico, y había visto con sus propios ojos las buenas características logísticas de las Georgias del Sur. La expedición había incluso encontrado calderos usados casi un siglo antes por fogueros del Virreinato del Río de la Plata⁴⁴, bautizando el lugar como Grytviken⁴⁵.

⁴¹ Extraído de Nordin, T. (2004) “Beyond Borders: Otto Nordenskjöld’s Many Missions”, en Elzinga, A., et. Al. (ed.), *Antartic Challenges: Historical and Current Perspectives on Otto Nordenskjöld’s Antartic Expedition 1901-1903*. Gotemburgo: Royal Society of Arts and Sciences, p. 72.

⁴² Especialmente Ernesto Tornquist, quien brindó gran parte de la inversión inicial y es considerado el fundador de la compañía junto a Pedro Christophersen (cónsul noruego en Buenos Aires) y el empresario estadounidense H. H. Schlieper. El consejero técnico de la empresa, Guillermo Núñez, era también Director de Armamentos de la Armada Argentina.

⁴³Fontana, Pablo (2023) *La pugna antártica: el conflicto por el sexto continente*. Buenos Aires: Guazuvirá Ediciones, p. 39.

⁴⁴Berisso, Adrián (2022) *Del Arpón al palangre: historia y crónicas de la pesca en Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur*, Ushuaia: Ojosvista. P. 55

⁴⁵ del noruego/sueco *viken* [bahía/puerto] y *gryt*; *gryte* [caldero/olla].

A pesar de su reciente naufragio, Larsen gozaba de buena reputación como navegante. Esa misma noche obtuvo el financiamiento que buscaba y a principios del año siguiente fundaría la Compañía Argentina de Pesca (CAP), una empresa pensada para explotar la caza de ballenas en aguas antárticas manteniendo su sede central en Buenos Aires. Comandada por el propio Larsen, la compañía operaría desde una estación terrestre construida en Grytviken, en la cara norte de las Georgias del Sur.

Este hecho, además de ser fundamental para el reclamo argentino de soberanía en el Atlántico sur, marcaba el inicio de lo que serían seis décadas de intensa actividad ballenera en las islas. Con el pasar del tiempo, varias empresas de distintas nacionalidades se asentarían en siete bases distintas, consolidando un polo ballenero para las aguas antárticas. La siguiente tabla expone los nombres, compañías, nacionalidades y años de funcionamiento de cada estación ballenera.

Estación	Compañía (años de funcionamiento)	Nacionalidad
Grytviken	Compañía Argentina de Pesca (1904-1963)	Argentina
Leith Harbour ⁴⁶	Christian Salvesen & co. (1909-1963)	Reino Unido
Stormness ⁴⁷	Sandefjord Whaling Co. (1907-1961)	Noruega
Husvik	Tonsberg Whaling Co. (1910-1930)	Noruega
Prince Olav Harbour	Irvin and Johnson (1916-1919)	Reino Unido
	Lever Bros / Unilever (1919-1931)	Reino Unido
Godthul	Bryde & Dahls Hvalfangerselskap (1908-1929)	Noruega
Ocean Harbour	Ocean Whaling Co. (1909-1920)	Reino Unido

La propuesta de Larsen encuentra su correlato en el desarrollo de la industria ballenera en su país natal. Se considera que la caza moderna de ballenas inició en el norte de Noruega en las últimas décadas del siglo XIX a partir de la incorporación de buques de vapor⁴⁸. El primer buque específicamente diseñado para la caza de ballenas fue el *Spes et fides*, diseñado por Sven

⁴⁶ Excluimos de la tabla el breve tiempo en el que la estación perteneció a capitales japoneses en la década de 1960 por exceder el alcance temporal de este trabajo.

⁴⁷ Primero como factoría flotante (1907-1912), luego como estación en tierra firme (1912-1931) y finalmente como astillero (1931-1961).

⁴⁸ Tønnessen, Johan Nicolay y Johnsen, Arne Odd (1982) *The History of Modern Whaling*. Londres: Hurst & co., p. 283.

Foyn y botado en Tønsberg (Noruega) en enero de 1864. Además de velas auxiliares, el diseño de Foyn incluía un motor a vapor capaz de igualar la velocidad de los cetáceos⁴⁹.

A pesar del monumental avance técnico, las primeras temporadas de caza resultaron un fracaso económico⁵⁰, por lo que a lo largo de las siguientes décadas la industria ballenera vería la incorporación paulatina de distintas tecnologías en función de la rentabilidad. Una de estas tecnologías fue el modelo de estación terrestre desarrollado por el mismo Foyn en 1868 y pensado para procesar los restos de cetáceos de la manera más eficiente posible. La primera estación se construyó en Vadsøya, al norte de Noruega, con el objetivo de producir aceite y guano.

Superando ya su fracaso inicial, la industria ballenera en el ártico se mostraba rentable ya hacia la década de 1880⁵¹. La caza indiscriminada por parte de empresas noruegas terminaría agotando rápidamente la cantidad de especímenes disponibles, aumentando los tiempos y distancias de navegación necesarias para una caza rentable⁵². Por ese motivo, a principios del siglo XX se incorpora un nuevo desarrollo tecnológico: el buque-factoría. El aumento de las distancias de navegación requirió la construcción de grandes embarcaciones de acero capaces de sostener las instalaciones que antes se encontraban en tierra firme. Así, las empresas gozaban de mayor autonomía y libertad para desplazarse en el espacio.

En 1904, y a raíz de la paulatina desaparición de las ballenas en el ártico, el *Storting* (parlamento de Noruega) prohibió la caza de cetáceos en sus aguas, forzando a la industria a desplazarse hacia otros rumbos. En los meses siguientes, las factorías flotantes se trasladarían a lugares tan disímiles como Alaska, África, Australia y la Antártida.

Sin embargo, sólo en el Atlántico sur la industria volvió a implementar el sistema de estaciones terrestres a la par de las factorías flotantes. Las Georgias del Sur, por sus características geográficas únicas, resultaron ser el lugar perfecto para el establecimiento de estas bases, en desuso en otras latitudes. Si bien otros lugares –especialmente las Islas Sándwich del Sur– funcionaron como punto de encuentro y reparo de distintos buque-factoría, hay sólo dos casos

⁴⁹ Internationales Maritimes Museum (2024) “Whaling Boat Spes et Fides”, versión online. Consultada el 16/07/2024.

⁵⁰ Quiroz, Daniel (2022) “El buque-factoría gobernador Bories y la caza de ballenas desde Punta Arenas (1906-1914), en *Magallania*, vol. 50:11, p. 2.

⁵¹ Tønnessen, Johan Nicolay y Johnsen, Arne Odd (1982) *The History of Modern Whaling*. Londres: Hurst & co., p. 286.

⁵² Frøyen, Odberg Stian (2021) *Den Norske hvalfangerforening. Etablering og de første virkeår*. Tesis de Maestría. Universidad de Sørøst-Norge, p. 18.

de estaciones terrestres por fuera de las Georgias en tan altas latitudes: Hektor⁵³, de la empresa noruega *Hvalfangerselskabet Hektor A/S*, emplazada en la Isla Decepción (Shetlands del Sur) y una pequeña y fugaz estación en Isla Signy (Orcadas del Sur), propiedad de *A/S Thule* y *Tonsberg Hvalfangeri*.

De modo que debemos considerar un doble contexto. Por un lado, el financiamiento y especial interés de países como Reino Unido, Noruega o Francia en las expediciones científicas a la Antártida a raíz de los Congresos Internacionales de Geografía de fines del siglo XIX. Por otro lado, y en íntima relación con lo anterior, la creciente industria ballenera en el ártico, potenciada por las innovaciones tecnológicas y la creciente demanda de aceite, buscando nuevas geografías a partir de la legislación noruega de 1904. Ambos procesos, conocimiento y producción, formaron parte del despliegue imperial de algunas naciones en el siglo XIX, de la interconexión del mundo en pleno impulso globalizador.

De este cruce entre exploración científica y potencial económico nacieron las estaciones Grytviken (1904), Stormness (1907), Godthul (1908), Ocean Harbour (1909), Leith Harbour (1909), Husvik (1910) y Prince Olav Harbour (1911). El propio Larsen encarna esta dualidad: fue una figura central en la industria ballenera antes y después de ser el capitán de una expedición científica.

Así, la industria ballenera se asentaba en el Atlántico sur en un contexto de incertidumbre jurídica respecto a la situación de las islas. Las empresas llevaban trabajadores a las bases desde lugares tan disímiles como Islandia, Argentina, Sudáfrica o Escocia, al tiempo en el que los magistrados británicos declamaban una soberanía que todavía estaba en construcción, yuxtaponiendo su reclamo con territorios ya ocupados y reclamados por Argentina y Chile.

El resultado de este proceso fue la confluencia de obreros de distintas partes del mundo en el extremo sur del Atlántico, quienes dieron vida al mundo del trabajo ballenero. Con ellos, sus itinerarios, trayectorias, tradiciones, experiencias, emergió de un movimiento obrero único en el mundo en las Georgias del Sur. A la vez aislada e internacional, la lucha de los obreros en los confines australes constituyó un evento tan significativo como poco estudiado.

⁵³ Sin embargo, y a diferencia de las estaciones en Georgias del Sur, el propósito de Hektor era explotar los cadáveres y restos desechados por los buques factoría que se refugiaban en la zona, por lo que no contaba con el tamaño ni la infraestructura de procesamiento de aceite presente en las otras estaciones.

1.2 Vida y muerte en las estaciones balleneras

1.2.1 *El trabajo en las Georgias del Sur*

Una estación ballenera es un tipo de asentamiento productivo que busca cumplir un único objetivo: el procesamiento eficaz de los restos cadavéricos de cetáceos. A diferencia de los poblados pesqueros regulares, la arquitectura y urbanidad de las estaciones no pone el foco en la residencia y el habitar humano, sino en la productividad y su espacialidad. Así, las estaciones comenzaron funcionando con la estructura de una fábrica a tiempo completo. Todo esto significa que hay una serie de dimensiones que debemos tomar en cuenta para entender la agencia obrera y las particularidades de su experiencia en los confines. Hablamos de estaciones donde la vida giraba en torno al trabajo de procesamiento de los animales. Estos lugares, especialmente los situados en las Georgias del Sur, no constituían sitios de residencia permanente para sus trabajadores, sino que la modalidad de trabajo era rotativa. Los contratos en su totalidad eran provisorios y por temporada de pesca.

Lejos de considerar la estación como un hogar, los trabajadores tenían desde el principio la certeza de que estaban por someterse a una experiencia como veremos tortuosa por un período predeterminado de tiempo. A cambio de tal entrega de tiempo, labor y energía, de vivir entre huesos y carne en el frío subantártico, volverían a sus lugares de origen habiendo hecho una diferencia monetaria de alguna relevancia. Tanto en el modo de contratación como en el contexto social, el trabajo en las estaciones balleneras replica las lógicas del trabajo marítimo de la época. Esto significa, en primer lugar, una estructura entera puesta al servicio de un único objetivo, con jerarquías internas bien demarcadas y contratación de carácter estacional⁵⁴. Al igual que en el trabajo embarcado, la experiencia del aislamiento y la distancia resultaba crucial: estos eran lugares con población casi enteramente masculina⁵⁵, donde la vida giraba en torno al puesto de trabajo en condiciones climáticas desfavorables. En el caso particular de las Georgias del Sur, esto significaba exponerse al clima subantártico viviendo a más de mil kilómetros del asentamiento humano más próximo.

⁵⁴Caruso, Laura (2016) *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921*. Buenos Aires: Imago Mundi, p. 7.

⁵⁵ En determinados momentos, residieron en las estaciones también las familias de algunos funcionarios británicos.

Por último, tanto el trabajo marítimo como el de las estaciones balleneras estuvo signado por una enorme movilidad internacional, generando espacios de convivencia para obreros de muy distintas procedencias. La naturaleza temporal de los contratos hacía que la población de las estaciones sea muy variable, tanto en función de la temporada de caza como de los objetivos circunstanciales de cada empresa. Un censo de 1909 arrojó que en Grytviken llegaron a vivir 720 trabajadores; más del 90% de ellos de origen escandinavo⁵⁶, mientras que hacia 1920 llegaron a convivir más de treinta nacionalidades en una misma estación. La composición y cantidad de la población de cada base variaría cada año. Con el estallido de la Primera Guerra Mundial, los trabajadores escandinavos serían paulatinamente reemplazados por obreros de distintas nacionalidades contratados en el Puerto de Buenos Aires.

En ese sentido, los trabajadores marítimos resultaron “los trabajadores internacionales por antonomasia, por su percepción inmediata de pertenencia a un grupo humano sin fronteras”⁵⁷. Hasta qué punto se traduciría esto en el caso específico de las Georgias del Sur, es un interrogante que abordaremos más adelante.

Sin embargo, existieron diferencias con el trabajo marítimo: en contraste con los barcos, las estaciones balleneras permanecen fijas en el espacio, están regidas por otra dinámica laboral diaria y otros condicionamientos. Este confinamiento a un único espacio y geografía tuvo implicancias diversas. En el caso de las Georgias del Sur, hablamos de un territorio cuya única ocupación humana era la de la industria ballenera. A diferencia de un barco o un puerto continental, una huelga exitosa en las Georgias del Sur podía terminar en el control efectivo de un territorio entero por parte de los obreros, sin más población que ellos mismos en el espacio ocupado⁵⁸. A su vez, la proximidad geográfica entre estaciones llevó a que, si bien los contratos mostraban pequeñas variaciones según la empresa, en general la patronal intentara mantener salarios y condiciones similares para evitar reclamos por parte de los trabajadores.

En todos los casos, los contratos eran firmados por los obreros antes de embarcarse hacia las islas. El pago estaba compuesto por un salario mensual (generalmente expresado en coronas

⁵⁶South Georgia Museum (s/f.) [Grytviken Interactive Map], recuperado el dos de Junio de 2024 de <https://sgmuseum.gs/grytviken-interactive-map/>.

⁵⁷Caruso, Laura (2016) *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921*. Buenos Aires: Imago Mundi, p. 8.

⁵⁸Dicho de otra manera, a diferencia de otras huelgas portuarias, una huelga exitosa en Grytviken podía derivar en un control obrero de toda la población y territorio de las islas.

noruegas, ocasionalmente también en pesos argentinos) y una suma fija a modo de bonus en función de la productividad.

Los contratos de la *South Georgia Company Limited*, por ejemplo, estipulaban en 1919 kr. 50 por mes de trabajo y la suma de 1,5 *ore* por barril de aceite producido⁵⁹. En el caso de los marineros que trabajaban en los buques de caza, se estipulaba un bonus por cada ballena atrapada durante el tiempo de servicio, con algunas distinciones monetarias en función del tamaño y subespecie⁶⁰. En todos los casos, se dejaba asentado con firma del contratado el período máximo de permanencia en las Georgias del Sur, así como también la jornada laboral (de 6:00 a 18:00hs, con media hora para el desayuno y una hora para la cena, todos los días excepto domingos, navidad y año nuevo).

La contratación aclaraba textualmente que

*In addition to wages and bonus the Company provides free passage for the employee, in the vessel with the Company may decide, to Buenos Aires.*⁶¹

[además del sueldo y los bonus, la compañía proveerá transporte gratis para el empleado, en la embarcación que la Compañía disponga, a Buenos Aires]⁶²

Sumado a esto, un punto importante para destacar de los contratos es la inclusión de un reglamento de conducta específico para los obreros de las estaciones:

*The employee undertakes to conduct himself properly during work and in his spare time towards those in authority as well as towards his co-workers and to obey the rules and regulations of the station, if he becomes intoxicated, shows insubordination or shows negligence in his work without having been certified unfit by the Medical Officer at the station, the Company is entitled to deduct from the wages due ~~to~~ him up to half a months wages, and if persisting up to one months wages, or the Company may consider the contract violated whereafter the total wages and all monies due ~~to~~ him, also a free passage, may be forfeited.*⁶³

[El empleado se compromete a comportarse correctamente tanto durante el trabajo como en su tiempo libre hacia las autoridades, así como hacia sus compañeros de trabajo, y a obedecer las normas y reglamentos de la estación. Si se emborracha, muestra insubordinación o negligencia en su trabajo sin haber sido certificado como no-apto por el oficial médico de la estación, la compañía tiene derecho a deducir del salario que se le debe hasta medio mes, y, si persiste hasta un mes de salario, la compañía puede considerar violado el contrato después de lo cual el salario total y todo el dinero que se le deben, así como el pasaje gratuito, pueden perderse]⁶⁴

⁵⁹*Correspondence with Messrs. Salvessen relative to strikes in South Georgia*, 19 de febrero de 1919. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW-1-9, p. 3.

⁶⁰*The South Georgia Company Limited Contract*. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW-1-9, p. 7.

⁶¹*The South Georgia Company Limited Contract*. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW-1-9, p. 8.

⁶² La traducción es nuestra.

⁶³*The South Georgia Company Limited Contract*. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW-1-9, p. 8. El tachado y la ortografía son del original.

⁶⁴ La traducción es nuestra.

De modo que el riesgo de la insubordinación, así como el de infringir la estricta norma de no consumo de alcohol en las estaciones, era no sólo la pérdida del salario sino también la posibilidad cierta de quedar varado en las Georgias del Sur, forzado a pagar su propio traslado en las embarcaciones de la empresa.

A su vez, a partir de 1913 algunos contratos incluyeron elementos anti-huelga, explicitando que cualquier tipo de aumento forzado por huelgas o cese de tareas no sería incluido en la liquidación final⁶⁵. Las condiciones, por ende, eran arregladas y firmadas por los trabajadores antes de embarcar, con apartados específicos del contrato destinados a su comportamiento, jornada laboral, bonus por horas extra y derecho de regreso a Sudamérica. En todos los casos, el pago se realizaba entero al final del período de trabajo. Como veremos más adelante, la principal herramienta en contra de la protesta obrera fue la práctica de deportar a los huelguistas de nuevo a Buenos Aires sin el pago correspondiente a todo el salario de la temporada.

1.2.2 Funcionamiento de una estación ballenera

Vivir en una estación ballenera significaba convivir con la muerte en todas sus formas. Si el corazón de un poblado es, usualmente, una plaza con sus instituciones –su escuela, iglesia, mercado–, el centro de una estación ballenera es la plataforma de desollado: un gran espacio plano, ligeramente inclinado hacia el agua, en el que los buques depositaban las ballenas muertas. Una vez cerca de la costa, los cuerpos eran subidos por la rampa gracias a un malacate potenciado con un motor a vapor. Si bien el tamaño y peso de los animales requería el uso de maquinarias específicas para trabajar con sus restos, el desmembramiento de las ballenas se mantuvo siempre como una actividad manual. En la figura 5 se observa a un grupo de trabajadores posando para la fotografía delante de una ballena recién subida a la plataforma de Prince Olav Harbour. La imagen, tomada en algún momento de la década de 1920, nos ayuda a comprender el tamaño de los animales y, por ende, la dificultad y particularidad de la tarea.

⁶⁵*The South Georgia Company Limited Contract*. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW-1-9, p. 9. El tachado y los errores de ortografía son del original.



Figura 5: Grupo de trabajadores delante de una ballena en Prince Olav Harbour (1920-1929). Fuente: Cambridge University Library, objeto Y30795B.

Una vez subidos los restos a la plataforma, los desolladores se encargaban de separar la grasa⁶⁶ del músculo con grandes lanzas afiladas al extremo. En la figura 6 vemos a un obrero trabajando sobre una ballena que acaba de ser depositada en la plataforma de desollado. Observando en detalle, podemos notar la cadena que arrastra al animal desde la cola hacia el centro de la estación; el obrero aprovechando esa fuerza para cortar en la dirección opuesta. Un trabajo manual, sumamente importante y que requería una cierta habilidad por parte del obrero.



Figura 6: obrero abriendo el blubber de una ballena en Grytviken, circa 1925. Fuente: material filmico consultado en el Historic Dockyard Museum, Islas Malvinas

⁶⁶ Refiere al *bluber*, una especie de tejido adiposo único de las ballenas que se encuentra en la parte inferior del animal. No hay traducción directa al español, más allá del inexacto “grasa de ballena”.

Una vez retirado el *blubber*, tarea que a los trabajadores experimentados no les tomaba más de diez minutos, un segundo malacate transportaba los pedazos más grandes hasta la cocina de grasas. Allí, el trabajo era en parte manual y en parte asistido por una procesadora a vapor. El tamaño de las ballenas requería necesariamente de la participación de varios obreros; un trabajo físico necesariamente cooperativo cuya productividad condicionaba el salario de todos. En la figura 7 podemos observar un grupo de obreros trozando el *blubber*, retazos de grasa que se cocinaría en ollas a presión hasta lograr grandes cantidades de aceite, que eran luego almacenados en grandes tanques en tierra firme según la calidad del producto final.



Figura 7: obreros trozando el blubber en la cocina de grasas, circa 1925. Fuente: material filmico consultado en el Historic Dockyard Museum, Islas Malvinas.

Mientras tanto, al otro lado de la plataforma de desollado, otro grupo de obreros se encargaba de separar y cortar los huesos⁶⁷. El esqueleto entero se subía a la planta procesadora utilizando una rampa movilizada a vapor. Una vez arriba, y al trabajar en la terraza, el piso estaba repleto de agujeros que comunicaban directamente con las ollas de cocción, permitiendo a los obreros trocear los huesos y arrastrarlos hacia las ollas. El proceso de cocción a presión demoraba alrededor de seis horas y daba como resultado grandes cantidades de aceite y fertilizante.

⁶⁷ En 1921, se introdujeron las sierras a vapor en las estaciones balleneras. Antes de eso, se usaban sierras manuales operadas por dos o más trabajadores. A partir de 1921, las sierras a vapor usadas en todas las estaciones se comenzaron a construir en los talleres de Grytviken.

Los sólidos sobrantes del proceso de producción de aceite eran mezclados con trozos de carne magra transportados a través de tubos para luego ser cocinados y secados. Esto permitía conservar el guano, harina de carne y *meat meal*⁶⁸ en sacos de cincuenta kilos, listos para el transporte y exportación.



Figura .8: Obreros trabajando en la planta de procesado de carne. Circa 1925, colorizado. Fuente: material filmico consultado en el Historic Dockyard Museum, Islas Malvinas.

Durante toda la jornada, el hedor de la sangre salada se fusionaba con el vapor de huesos, dotando al aire de una humedad densa. Como observamos en la figura 8, los obreros trabajaban los restos con sus propias manos, usando botas impermeables para poder moverse entre la sangre sin comprometer la vestimenta. El vaho de las ollas de cocción los acompañaría día y noche, lo mismo que los restos de aceite y grasa en el piso de la plataforma principal. La experiencia tortuosa del contacto permanente con la carne, los restos cadavéricos, la grasa resbalosa en el piso y el humo de cocción se mantendría como una constante en todas las décadas de actividad de las estaciones balleneras.

⁶⁸ El término inglés *meat meal* refiere a una serie de productos y subproductos de carne seca, similar al alimento balanceado o a un paté seco. Es una de las formas más antiguas de preservar alimentos por largos períodos de tiempo.

A lo largo de los años, distintas tecnologías fueron diseñadas e implementadas para mejorar la productividad de las estaciones en diversas partes del proceso de trabajo ballenero. Las viejas sierras manuales fueron reemplazadas por sierras a vapor; ollas pequeñas fueron reemplazadas por doce inmensas ollas a presión y distintas plantas de separación de líquidos y sólidos fueron incorporadas al proceso⁶⁹.

Sin embargo, la dimensión manual o artesanal del trabajo en las estaciones nunca se perdería del todo, manteniéndose prácticamente sin cambios en la etapa de desollamiento. De modo que, a diferencia de otros rubros, las mejoras tecnológicas no se tradujeron linealmente en pérdidas de puestos de trabajo ni reemplazo del trabajo calificado. Muy por el contrario, la habilidad de los obreros era especialmente valorada en dos puntos clave del proceso: la caza de la ballena (por la precisión del arponero) y el desollamiento (por la habilidad y efectividad manual de los trabajadores). En consecuencia, los contratos de la industria ballenera siempre incluyeron una bonificación por cantidad de animales procesados, un sistema parcialmente a destajo, premiando la habilidad y productividad del grupo con porcentajes preestablecidos y explicitados en el contrato.

El conjunto de herramientas utilizadas en el proceso también se mantuvo como una constante: lanzas muy afiladas, ganchos para mover los trozos, hachas y demás instrumentos punzantes para separar huesos y cartílagos. La experiencia del desollamiento y cocción de grandes animales, con jornadas de doce horas diarias frecuentemente continuadas en horas extra, en un entorno climáticamente hostil y dependiendo totalmente de la empresa como garante del regreso a puerto, son elementos fundamentales para entender la protesta obrera en las Georgias del sur.

La vida de los trabajadores balleneros estuvo marcada, especialmente en sus inicios, por el aislamiento geográfico y social, y la convivencia permanente con la dimensión más física y directa de la muerte. En ese sentido, la ferocidad de la tarea, la cotidianeidad de la sangre y la muerte, la experiencia de trabajo y de vida común en las factorías estuvieron atravesadas por esta dimensión en cada momento de su paso por las islas. La experiencia histórica aquí indagada debe ser entendida a partir de (y situada en) esta particularidad distintiva y radical.

⁶⁹ En el caso de Grytviken, la tecnología mejoró paulatinamente hacia 1920 con la incorporación de sierras, malacates a vapor, ollas y mejoras en los talleres. Otro gran salto tecnológico sucedería en la década de 1950, con la adquisición de doce grandes ollas a vapor, una planta procesadora de pegamentos y líquidos, mejoras en el sistema de separación y centrifugado, entre otras.

1.2.3 Arquitectura de una estación ballenera

La arquitectura misma de las estaciones balleneras nos habla de una infraestructura entera puesta al servicio de la productividad, con espacios relativamente muy pequeños dedicados a la vida y al ocio. La amplia mayoría de los edificios de Grytviken, por ejemplo, eran hacia 1913 parte del circuito productivo de la estación (ver figura 9) De los restantes, la mayoría de las construcciones dedicadas a vivienda se concentran en el sector de administración: la casa del administrador y su familia, la residencia del lugarteniente, el magistrado, el hospital y una serie de edificios menores dedicados al acoplo de alimentos.



Figura 9: plano de Grytviken en la década de 1910. Las flechas amarillas indican el recorrido de la materia prima (ballena) en sus distintas etapas de procesado. Fuente: *South Georgia Museum*⁷⁰.

1. Plataforma de desollado.
2. Cocina de grasas.
3. Planta de procesado de carne.
4. Ollas de cocción.
5. Planta separadora de líquidos y sólidos.
6. Tanques de almacenamiento de aceite.
7. Depósitos de combustible.
8. Talleres y almacenes.
9. Barracas y baños
10. Oficinas y residencia de los administradores

Del otro lado, alejadas de los barcos y separadas de la administración, las barracas para los trabajadores ocupan un lugar muy menor dentro de la arquitectura inicial de la base. Los edificios que no forman parte del circuito productivo de la materia prima eran, en el caso particular de Grytviken, relativamente variados: cementerio, planta de energía, talleres, astillero, laboratorio, hospital y oficinas administrativas.

⁷⁰ Adaptado de *South Georgia Museum* (s/f.) [Grytviken Interactive Map], recuperado el dos de Junio de 2024 de <https://sgmuseum.gs/grytviken-interactive-map/>. Las modificaciones al original (sustracción de construcciones posteriores a 1930, cambio de referencias y agregado de flechas) son nuestras.



Fig. 10: Grytviken en 1920. Fuente: acervo del Scott Polar Research Institute, Cambridge.

En la figura 10, por ejemplo, vemos una foto tomada por el magistrado británico Edward Binnie durante la temporada de caza de 1920. En el centro de la foto se observa la plataforma de desollado, con su característica inclinación hacia el agua y maquinarias utilizadas para arrastrar las ballenas a tierra firme. Debajo, cientos de barriles de aceite permanecen almacenados al aire libre, listos para ser cargados en el muelle principal. Con el pasar de las décadas, ese espacio se utilizaría para la construcción de ollas a presión y de una planta extractora de carne⁷¹ A la izquierda, se ve amarrado el Tijuca, uno de los últimos veleros de carga utilizados por la industria antes de migrar definitivamente a los buques a vapor. A lo largo de los años, el Tijuca realizaría periódicamente el trayecto Grytviken-Buenos Aires, abasteciendo de alimentos a las estaciones y sirviendo de vehículo para el transporte de obreros. Como veremos más adelante, el barco también fue utilizado como prisión para detener a obreros acusados de rebeldía o desacato. En la esquina inferior derecha de la imagen, podemos ver los edificios de la residencia de los administradores. Se trata de una construcción principal⁷² (ver figura 11) y varios edificios auxiliares.

⁷¹ La tecnología necesaria para la construcción de máquinas extractoras llegó a las Georgias del Sur recién en 1960.

⁷² La residencia original fue transportada desde Sandefjord en 1904 y ensamblada en el lugar. Sin embargo, el edificio sufrió un incendio en 1914 y tuvo que ser reemplazado por uno nuevo, mucho más espacioso, que hoy en día sigue en pie y alberga al *South Georgia Museum*.

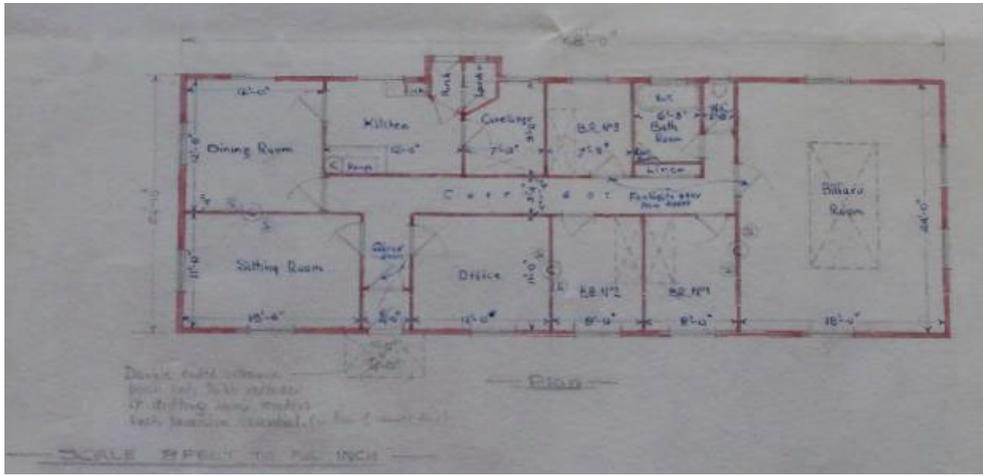


Fig. 11: plano de la residencia del magistrado, 1923. Nótese los espacios dedicados a la cocina, sala de estar y oficina. Fuente: Jane Cameron National Archives, Islas Malvinas⁷³



Fig. 12: residencia del magistrado, circa 1925. Fuente: material filmico consultado en el Historic Dockyard Museum, Islas Malvinas.

En la figura 12 podemos observar el interior de la residencia del magistrado en una foto tomada alrededor de 1925. Nótese los objetos decorativos: portarretratos, pinturas y objetos sobre la mesa del fondo. El magistrado británico, así como el administrador de la Compañía Argentina de Pesca, era uno de los poquísimos puestos que se mantenían estables a lo largo de muchos años, permitiéndose habitar el lugar como un hogar. Es importante destacar la presencia de

⁷³ *South Georgia – B – Sketch for govt. Officers, 1923.* Jane Cameron National Archives, MC2-62-QU-0001, en *South Georgia Maps*, p. 56.

plantas de interior, un elemento especialmente difícil de mantener en el clima subantártico. En efecto, un visitante mencionaba con sorpresa que hacia finales de la década de 1920

*the windows, covered with lace curtains are never opened and largely obscured by a luxuriant growth of geraniums, carefully tended by a silent, unobtrusive steward, who waters them continually.*⁷⁴

[las ventanas, cubiertas con cortinas de encaje, nunca se abren y son oscurecidas por el lujurioso crecimiento de geranios, cuidadosamente dispuestos por un mayordomo silente y discreto que los riega continuamente.]⁷⁵

En contraste, los trabajadores de rango más bajo compartían habitaciones sencillas, durmiendo entre seis y ocho en cada una. Los arponeros, así como los trabajadores más calificados del proceso de cocción, podían compartir la habitación con uno o dos compañeros, mientras que al personal jerárquico se le permitía tener habitaciones propias. Éstas últimas eran frecuentemente decoradas y personalizadas para amainar la experiencia de vivir en la estación.



Fig. 13: Trabajadores en habitación compartida, 1929. Fuente: material filmico consultado en el Historic Dockyard Museum, Islas Malvinas.

En la figura 13, por ejemplo, vemos a dos trabajadores sentados en una pequeña mesa dentro de una habitación compartida; las botas de trabajo todavía puestas. En la mesa descansan perros seguramente llevados desde Malvinas que se les permitía tener a modo de mascota. A ambos costados, se observan las esquinas de camas cucheta construidas en metal. En la esquina superior izquierda, una cortina cerrada permite algo de privacidad al obrero que allí duerme.

⁷⁴ Testimonio extraído de material consultado en la sala antártica del *Historic Dockyard Museum*, Islas Malvinas. Consultado el 16/01/2024.

⁷⁵ La traducción es nuestra.

Por otro lado, en la figura 14 podemos observar la habitación de un miembro del personal jerárquico. El calendario del fondo permite fechar la imagen en marzo de 1929. Vemos una habitación con relativa comodidad: sillón, mobiliario de madera, e incluso un pequeño tocadiscos a manivela.



Fig. 14: Habitación del personal jerárquico, 1929. Fuente: material filmico consultado en el Historic Dockyard Museum, Islas Malvinas.

Más allá de los ejemplos puntuales, la arquitectura de las estaciones es un factor a tomar en cuenta a la hora de analizar la experiencia de vida y labor de los trabajadores balleneros. La personalización del espacio, el contraste abismal entre la sangre bañando el piso del exterior con el relativo confort del interior y las condiciones oscilantes de vida en los confines del mundo pueden ofrecer información relevante para entender los reclamos de los trabajadores. Como veremos más adelante, las sucesivas huelgas y reclamos terminarían modificando la infraestructura urbanística de las estaciones, aumentando el porcentaje de terreno dedicado a espacios de ocio, vivienda y bienestar como resultado de la protesta.

De modo que no podemos tomar la arquitectura de las estaciones como un elemento atemporal; por el contrario, el paisaje de las estaciones sufrió modificaciones profundas a lo largo de los años, a partir de búsquedas productivas o de demandas obreras. La introducción de nuevas tecnologías y maquinarias, como fueron las sierras a vapor, nuevas ollas a presión o incluso

procesadoras de mayor tamaño., así como los reclamos de los trabajadores por mejores condiciones de infraestructura, resultaron elementos clave en este cambio.

1.3 Empresas, jurisdicción y poder de policía.

Desde la construcción de las primeras estaciones hasta su máximo apogeo a finales de la década de 1920, las Georgias del Sur funcionaron como un espacio fundamentalmente transnacional. Las enormes distancias y tiempos de viaje significaban una administración lenta por parte de las autoridades británicas en Puerto Stanley, cuyo control por sobre las actividades económicas de las empresas no podía considerarse completamente efectivo.

Por caso, la propia soberanía sobre las islas se mantuvo en litigio desde los inicios de la actividad ballenera. La construcción de Grytviken en 1904 se realizó no sólo con capitales argentinos, sino también con la asistencia logística de tres buques de bandera argentina (*Fortuna, Rolf y Louise*). El mismo Larsen operaba como gerente de la compañía, cobrando un sueldo desde Buenos Aires por mantenerse a cargo de la estación. Con la puesta en funcionamiento de Grytviken, el Estado argentino tomó posesión formal de las islas y sus aguas adyacentes. Además de las instalaciones balleneras, ese mismo año el Ministerio de Agricultura de la Nación construiría la Estación Meteorológica de Grytviken, la tercera estación permanente del país en mares australes.

La legislación argentina se mantuvo en plena vigencia hasta enero de 1906, cuando las autoridades británicas de Malvinas intervinieron en el asunto. El capitán del *HMS Sappho* había amenazado a Larsen con bombardear desde el buque si éste se negaba a bajar la bandera argentina⁷⁶. Sin embargo, la Estación Meteorológica continuaría siendo administrada por el Estado Nacional, con la bandera argentina flameando (ver figura 15), hasta su desalojo final por parte de las fuerzas inglesas a principios de la década de 1940⁷⁷. De modo que, a partir de

⁷⁶Fontana, P. (2023) *La pugna antártica*. Ciudad de Buenos Aires: Guazuvirá, pp. 40-41.

⁷⁷ Existen dudas respecto a la fecha exacta de desalojo de la estación meteorológica. Distintas fuentes mencionan 1943, 1945, 1949, 1950 o 1953 como posibles años. En este caso, quedando esa disputa por fuera de nuestro recorte temporal, decidimos tomar como válida hipótesis de 1943, ya que en ese año dejan de figurar los registros meteorológicos de la estación en el Derrotero Argentino publicado por la Dirección Nacional de Navegación e Hidrografía.

1906, el gobernador de Malvinas consideraría todos los territorios al sur del archipiélago como propiedad de la corona británica, disponiendo legislación impositiva específica.

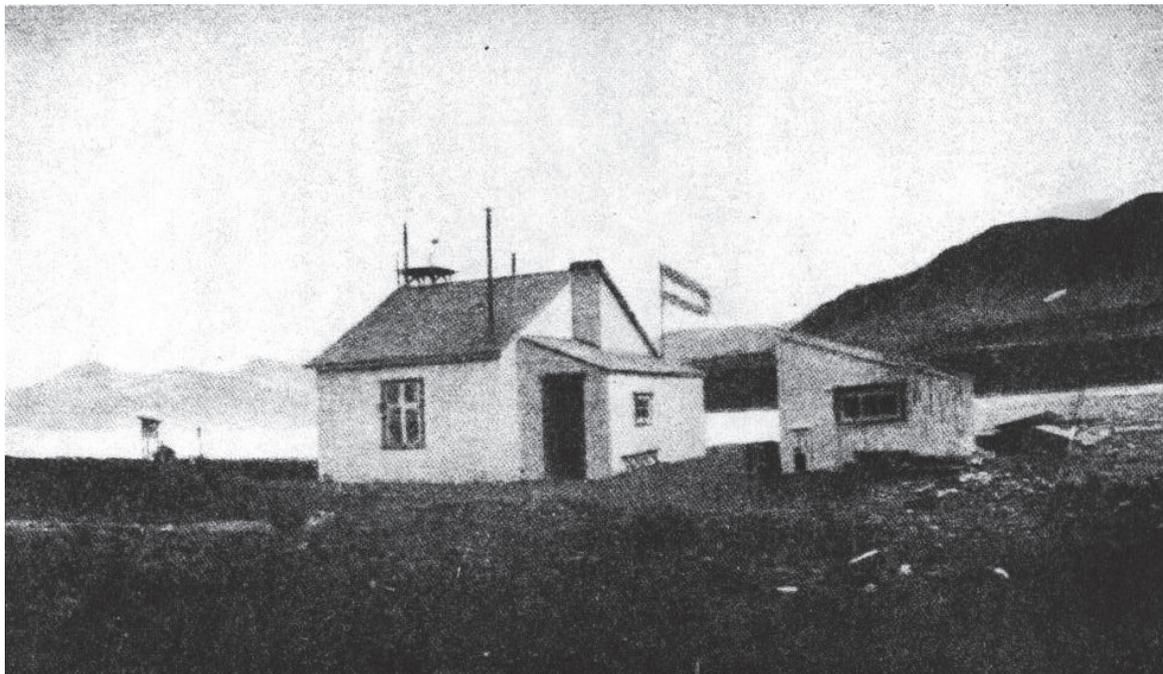


Fig. 15: Estación meteorológica en las afueras de Grytviken, 1923. Nótese la bandera argentina.

Fuente: Archivo General de la Nación.

Dos años después, en diciembre de 1908, una ordenanza publicada en la *Falkland Islands Gazette*⁷⁸ formalizaba la nomenclatura de esos territorios:

(...) the expresión “dependencies” shall mean the groups of islands known as South Georgia, the South Orkneys, the South Shetlands, and the Sandwich Islands, and the territory known as Graham’s Land, situated in the South Atlantic Ocean to the south of the fiftieth parallel of south latitude (...)

[(...) la expresión “dependencias” referirá a los grupos de islas conocidos como las Georgias del sur, Orcadas del Sur, Shetland del Sur, Islas Sándwich, y el territorio conocido como Tierra de Graham, situado en el Atlántico Sur al sur del paralelo cincuenta latitud sur (...)]⁷⁹

De este modo, el Gobierno Colonial de Malvinas anexaba, en el plano declarativo, la mayor parte de las tierras Antárticas y subantárticas, algunas de ellas ya reclamadas y pobladas de

⁷⁸ “An ordinance to regulate the legal position of the Dependencies of the Colony of the Falkland Islands”, en *The Falkland Islands Gazette*, no. 9, 24 de Diciembre de 1908. Jane Cameron National Archives, Gazettes, Proclamations and Notices 1909, p. 8-10.

⁷⁹ La traducción es propia.

manera permanente por estafetas y observatorios argentinos⁸⁰. La ocupación fáctica de esos territorios se construiría paulatinamente a lo largo de las siguientes décadas.

En 1909 se dispuso al docente escocés James Wilson como el primer magistrado en las Georgias del Sur, construyendo una residencia en las inmediaciones de la administración de Grytviken, además de una casilla de policía a doscientos metros de la estación meteorológica argentina⁸¹. Así, la ocupación de las Georgias del Sur implicaba no sólo la posibilidad de cobrar impuestos sobre la actividad ballenera, sino un paso importante en el expansionismo imperial sobre la Antártida. En efecto, en 1912 Edward Binnie sería nombrado magistrado de las Islas Shetland del Sur y la península antártica, convirtiéndose en la primera autoridad británica sobre la Antártida⁸².

Sin embargo, si bien el gobierno colonial de Malvinas extendió su dominio jurídico a todas las dependencias, en la práctica las estaciones balleneras en las Georgias del Sur terminaban negociando con esa autoridad en función de sus intereses específicos. Lejos de funcionar como una simple dependencia administrativa, las Georgias del Sur se constituyeron como un espacio transnacional, donde distintas jurisdicciones y legislaciones (tanto públicas como privadas) coexistían en un equilibrio precario.

Esta yuxtaposición de distintas jurisdicciones se desarrolló en, al menos, tres planos distintos. Por un lado, el nivel estatal/imperial, con el Reino Unido como principal agente a través del gobierno colonial de las Islas Malvinas, así como también el Estado Argentino a través de su apoyo logístico y diplomático a la CAP y a la Estación Meteorológica de Grytviken.

Por otro lado, en el nivel empresarial/privado empresas balleneras de nacionalidad argentina, noruega y británica desarrollaron sus actividades con sus respectivos reglamentos internos. Estas normativas, como veremos más adelante, tuvieron o no relación con la legislación de su país de origen dependiendo de cada caso, frecuentemente adaptando la normativa de su metrópolis a la realidad concreta de los obreros.

⁸⁰Los dos casos más relevantes siendo la ya mencionada estación en Grytviken, de bandera argentina, y el observatorio argentino en las Orcadas del Sur, habitado de manera permanente desde un año y medio antes de la proclama británica.

⁸¹Palmer, Stephen (2019) “Wilson, James Innes”, en *Dictionary of Falklands Biography*, consultado el 07/05/2024

⁸²Hart, Ian (2019) “Binnie, Edward Beveridge”, en *Dictionary of Falklands Biography*, consultado el 07/04/2024.

Por último, existió lo que llamaremos el plano de la agencia obrera en cada estación. Tanto administradores como agrupaciones de trabajadores tomarían sus propias decisiones y aplicarían el poder de policía en función de sus intereses circunstanciales. Este tipo de poder de decisión no puede ser considerado ni estatal/nacional (por desprenderse de un movimiento intrínsecamente transnacional) ni privado (por existir por fuera de, y en respuesta a, las empresas balleneras).

En este contexto, empresas noruegas se sometían a la legislación impositiva británica, pero se reservaban el derecho de aplicar poder de policía de manera autónoma siempre que fuera posible. A su vez, las fuerzas imperiales británicas usaban buques argentinos para deportar ciudadanos de distintas nacionalidades a los puertos sudamericanos⁸³. Pero tampoco las deportaciones eran siempre autorizadas y/o implementadas por el magistrado británico; las empresas gozaban de cierta libertad de acción siempre y cuando mantuvieran su situación impositiva al día.

En 1920, por ejemplo, en el medio de una de las huelgas obreras más importantes de las islas, el magistrado británico de Grytviken informaba lo siguiente:

*I made application to Captain Hope of H.M.S Dartmouth to land a party of marines and sailors to act as police in case of necessity, while the men were being fined and sent onboard.*⁸⁴

[He realizado un pedido al Capitán Hope del *H.M.S Dartmouth* para que envíe un grupo de marineros y pescadores para que cumplan el rol de policías en caso de necesidad, mientras estos hombres eran multados y enviados a bordo]⁸⁵

Este uso de marineros, en principio contratados para otras tareas, como fuerza circunstancial de policía se repetiría en varias ocasiones a lo largo de los años. Al mismo tiempo, las huelgas terminarían legitimando al Reino Unido como garante de la seguridad en las islas.

De modo que las Georgias del Sur resultaban ser un espacio de facto controlado por el Reino Unido, pero en permanente litigio con Argentina, que también prestaba asistencia logística y de policía en buques de bandera. El contacto con el Puerto de Buenos Aires era constante, ya que era simultáneamente fuente de nuevos trabajadores y destino de obreros deportados. En este contexto, empresas de distintas nacionalidades aplicaban también su propia legislación en base a contratos privados con cada obrero. Sumado a esto, como veremos más adelante, algunas

⁸³ Especialmente el *Tijuca*, con base en la amarra (*jetty*) homónima en Grytviken.

⁸⁴ *Strike among employees of Cia. Argentina de Pesca, South Georgia*, 22 de enero de 1920. Jane Cameron National Archives. SGA-PEW-1-10. P. 5

⁸⁵ La traducción es nuestra.

empresas escocesas y noruegas llevaron adelante prácticas clandestinas a espaldas de la gobernación británica para evitar huelgas y agitadores en sus estaciones

El caso de la Compañía Argentina de Pesca es especialmente significativo: si bien intervenida por Reino Unido en 1906, Argentina nunca dejó de considerarla como una empresa radicada en el país, otorgándole permisos especiales y prestando asistencia logística propia. A su vez, la empresa era capitaneada por un noruego, y en la base llegaron a coexistir más de quince nacionalidades distintas cobrando su salario tanto en coronas noruegas como en pesos argentinos indistintamente.

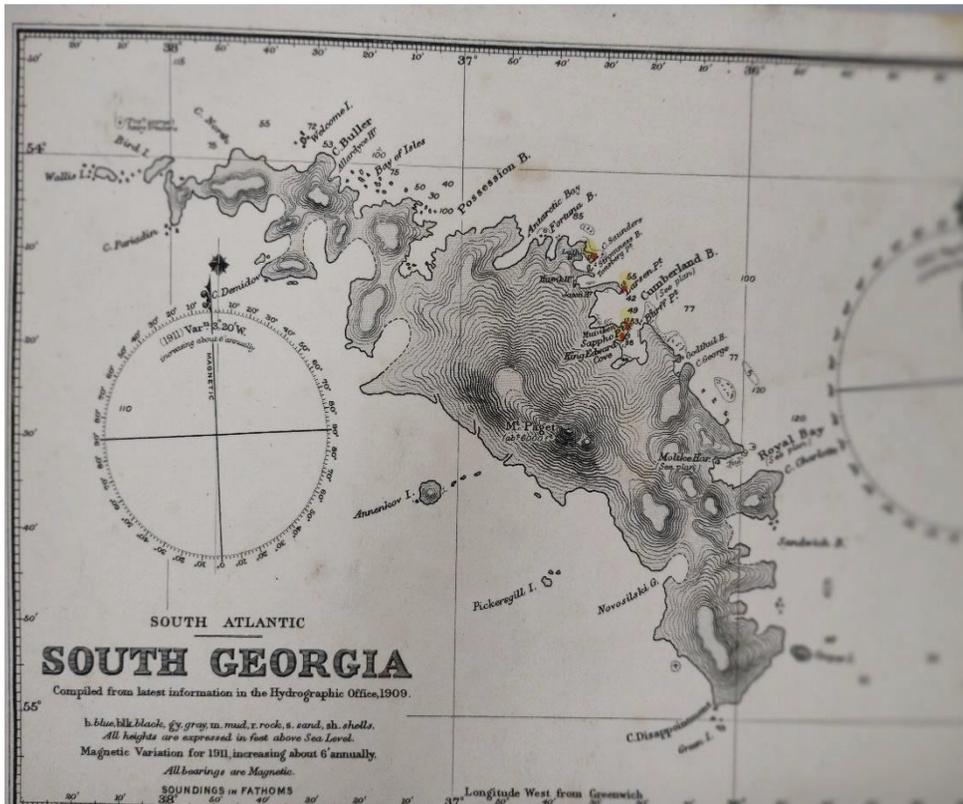


Figura 16: primer mapa de las estaciones balleneras con toponimia inglesa (1909). Fuente: *mapoteca de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno*⁸⁶.

⁸⁶ Copias exactas del mismo mapa se encuentran en la BNMM y en el Jane Cameron National Archive de las Islas Malvinas.

1.4 Relevancia económica de las estaciones balleneras

Como hemos visto, entrada la década de 1910 prácticamente todas las estaciones balleneras en las Georgias del Sur se regían bajo la normativa británica. De ese modo, las islas eran consideradas por los británicos como *dependencies* [dependencias] del Gobierno Colonial de las Islas Malvinas en Puerto Stanley, con algunas excepciones para compañías específicas⁸⁷. Sin embargo, sería un error considerar a las Islas Georgias como un mero satélite de las Islas Malvinas. Si bien administrativamente los magistrados elevaban sus reportes al gobierno colonial⁸⁸ en Puerto Stanley, económicamente podemos considerar que la situación era exactamente la opuesta: las Malvinas dependían financieramente de la actividad ballenera en las Georgias del Sur.

En septiembre de 1919, el gobernador de Malvinas W. Douglas Young redactaba un informe para *The Falkland Islands Gazette* en el que indicaba que

*The revenue derived from the Falkland Islands has, I regret to say, not been a contributing factor. To the Dependencies must be given the full credit of the satisfactory state of the financial balances of the Colony. The annual revenue derived from the Falkland Islands falls short of the annual expenditure of the Islands*⁸⁹

[La ganancia derivada de las Islas Malvinas no ha sido, lamento informar, un factor relevante. Todo el crédito por el balance financiero satisfactorio de las Colonias debe ser dado a las Dependencias⁹⁰. La ganancia anual derivada de las Islas Malvinas es poco y nada comparado al gasto anual de las islas]⁹¹

Esto es visible en los balances económicos tanto antes como durante la primera guerra mundial. Entre 1911 y 1914, por caso, la industria ovina significó ingresos por 181.134 libras esterlinas

⁸⁷ Por ejemplo, una serie de correspondencias marcadas como “confidenciales” entre el Gobernador de las Islas Malvinas y el secretario colonial británico indican que, en 1917, la Compañía Argentina de Pesca contaba con permisos especiales para vender en Argentina, ya que la normativa de Buenos Aires no la consideraba una empresa radicada en el extranjero. El gobierno británico aceptaba de facto la situación fiscal de la Compañía Argentina de Pesca como un problema para sus propios intereses, así como también la existencia de la Estación Meteorológica a menos de un kilómetro de Grytviken. *Whaling. Transfer to Messrs Salvesen of whaling business of Cia. Argentina de Pesca*, 8 de Mayo de 1917. Jane Cameron National Archives, SGA-WHA-1-31, p. 2-5.

⁸⁸ Usamos la terminología “colonial” no como adjetivo calificativo, sino como la traducción directa del nombre propio del gobierno de las Islas Malvinas (*Colonial Government of the Falkland Islands*).

⁸⁹ *The Falkland Islands Gazette*, 1ro de septiembre de 1919. Jane Cameron National Archives, R27 a R30, p.71.

⁹⁰ Si bien el término “dependencias” incluye, en este caso, a las Shetlands del Sur y sus estaciones balleneras, para esa época la abrumadora mayoría de los ingresos provenían de las Georgias del Sur.

⁹¹ La traducción es propia.

frente a 1.051.086 libras proveídas por las estaciones balleneras⁹². El patrón se mantiene en 1915-1919, con 283.428 libras de industria ovina frente a 1.601.749 derivados de las estaciones en las Georgias del Sur.

De modo que la pesca ballenera en las Georgias del Sur no sólo no resultaba periférica a las actividades económicas de las Malvinas, sino que durante largos años sostuvo los balances de una colonia financieramente insostenible. Lejos de ser una excepción, la relevancia económica de las estaciones balleneras se mantuvo estable durante casi dos décadas.

Más allá del usufructo realizado por el Reino Unido, la caza en aguas antárticas significó una verdadera explosión en el mercado global de producción de aceite de ballena. Las fuentes que consultamos en los registros portuarios de Puerto Stanley indican que todas las empresas radicadas en las Georgias del Sur aumentaron exponencialmente su producción en dos momentos: 1910-1918 y 1922-1930⁹³. Esta información es consistente con datos compilados por otros autores en base a los archivos noruegos⁹⁴, así como también con los registros portuarios de Buenos Aires compilados por la Comisión Nacional del Antártico⁹⁵.

Contrastando los tres archivos, podemos ver que todas las fuentes indican que a partir de 1908 la producción de aceite de ballena en aguas antárticas ya era superior a cualquier otra región del mundo. Con el estallido de la primera guerra mundial en 1914, el número de barriles producidos en la Antártida prácticamente duplicaría al del resto del globo combinado (con ligeras variaciones según la fuente consultada). Entre 1922 y 1930, la disminución en la caza de ballenas en el ártico se combinaría con la explosión de la industria ballenera en el Atlántico Sur, provocando que esta última región produzca más del 90% del aceite de cetáceos que se consumía en todo el planeta.

De modo que, contrariamente a lo que su lejanía y naturaleza insular indican, estudiar las Georgias del Sur no es poner el foco en un mero ejemplo de industria periférica, sino analizar

⁹² *The Falkland Islands Gazette*, 1ro de septiembre de 1919. Jane Cameron National Archives, R27 a R30, p.71-72.

⁹³ Según indican los documentos *Interin whaling reports from Dependencies 1919; Whaling report South Georgia season ended 31 March 1919; Whaling Reports; Interim Whaling Reports y Taxation South Georgia*, Jane Cameron National Archives, SGA-WHA 1-46, SGA-WHA 1-48, SHA-WHA 3-6 y SGA-WHA 4-6.

⁹⁴ *International Whaling Statistics* (Oslo, 1931); Tønnesen, J. N (1967) *Den Moderne Hvalfangst Historie- Opprinnelse og Utvikling. Vol 2*. Sandefjord: Utgitt av Norges hvalfangstforbund, p. 585 y Gustafsson, U. I (2019) *Icebound Frontiers of exploitation: networks for whaling in the polar regions, 1904-1931*. Master Thesis: University of Groningen, p. 38.

⁹⁵ Comisión Nacional del Antártico (1948) *Soberanía Argentina en la Antártida: nota preliminar del presidente de la nación general Juan Perón*. Buenos Aires: Ministerio de Relaciones Exteriores y de Culto. P. 31-34.

el principal productor de subproductos de ballena a nivel mundial. Esto cobra especial relevancia en un contexto en donde el aceite de ballena resultaba elemental para una variedad de usos: jabón, aceites, guano, lubricantes, glicerina, explosivos e incluso telas. Muchos de esos productos, como veremos más adelante, cuadruplicaron su precio y demanda a partir de la Primera Guerra Mundial.

Las estaciones balleneras en las Georgias del Sur eran, además, motor económico de todas las colonias británicas en el Atlántico sur. Su funcionamiento, por ende, resultó condición de posibilidad de la existencia del gobierno en Puerto Stanley, especialmente en momentos donde el esfuerzo económico del Reino Unido era direccionado al accionar bélico.

En este marco, la acción y protesta de los obreros que trabajaron en las estaciones balleneras resultaba fundamental. Un período de huelgas coordinadas, como veremos más adelante, hubiera sido terminal no sólo para las finanzas coloniales, sino también para el abastecimiento global de subproductos de ballena. Es en esta clave que proponemos leer la relevancia del conflicto obrero en las Georgias del Sur, así como el impacto económico de sus medidas de protesta y la preocupación estatal-patronal por prevenir y sofocar la huelga.

1.5 La Antártida como último bastión del espacio atlántico sudamericano

En una comunicación de 1918, la Oficina del Magistrado británico en las Georgias del Sur extendía su preocupación, a raíz de una serie de huelgas, sobre la proveniencia de las nuevas camadas de obreros:

*These men are generally picked up in the Boca at Buenos Aires and are the outcasts of ships and other countries. When they come to South Georgia, they discover that we have no means of to hand, such as telegraphic communication, warships, etc. and they do exactly as they wish (...)*⁹⁶

[Estos hombres son generalmente recogidos en La Boca de Buenos Aires y son los parias de otros barcos y países. Cuando vienen a las Georgias del Sur, descubren que no tenemos a mano medios como comunicaciones telegráficas, buques de guerra, etc. Y hacen exactamente lo que se les da la gana (...)]⁹⁷

⁹⁶ *Strike of employees of South Georgia Company, June 1918*. 10 de enero de 1918, Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-6, p. 4.

⁹⁷ La traducción es nuestra.

La rapidez y clamor de las quejas ante los trabajadores reclutados en Buenos Aires, así como la deportación de los mismos a los puertos sudamericanos, se mantendría como una constante a lo largo de todo el período que nos ocupa.

Sin embargo, los estudios sobre las Georgias del Sur han puesto el foco en la relación de las estaciones balleneras con sus respectivas metrópolis en base a bibliografía clásica y fuentes británicas o noruegas. Contrariamente a esa perspectiva, proponemos entender el espacio antártico como parte del Atlántico sudamericano, y ponderar las conexiones con el continente y los puertos sudamericanos como una trama vital para comprender históricamente el trabajo y la protesta en el extremo austral. De esta forma, necesariamente, los sucesos ocurridos en aguas antárticas se integran en una dinámica regional que compete al mundo marítimo. Hemos destacado, por caso, la centralidad de Buenos Aires como origen de los obreros y destino de deportados. Pero las Georgias del Sur han estado históricamente imbricadas con la circulación de criminales, militantes y trabajadores portuarios en el espacio atlántico sudamericano⁹⁸.

En esta itinerancia y sus conexiones es posible historizar la organización obrera en las siete estaciones balleneras, fuertemente influenciada por la tradición sindical del Puerto de Buenos Aires, en principio, e integrada en la cultura sindical y política del movimiento obrero de entonces.

Si bien se suele considerar como el primer sindicato de obreros balleneros a la Unión de Arponeros Balleneros Noruegos fundada en julio de 1913, formalmente hubo en Grytviken un principio de organización sindical que precede por varios meses a su contraparte escandinava. La principal diferencia entre ambos casos es que, mientras la organización obrera en las Georgias del Sur mantuvo una postura combativa alrededor de reclamos de los propios trabajadores, en Noruega la experiencia sindical se desarrollaba con raíces aristocráticas, exclusivas y orgullosamente profesionales⁹⁹. Alejada de la idea de *gremio*, propia de otras tradiciones y latitudes, la incipiente organización obrera en aguas antárticas pareciera tener

⁹⁸ Nos basamos aquí en el recorte geográfico y conceptual usado por Galeano y Albornoz (2017) para conceptualizar la circulación de criminales y militantes anarquistas entre los principales puertos de Argentina, Brasil y Uruguay a finales del siglo XIX y principios del XX. A raíz de la circulación de militantes anarquistas a través de las fronteras marítimas, los propios poderes de policía portuaria comenzarían a desplegar una densa trama de comunicaciones entre jefaturas y deportaciones cruzadas de criminales entre distintos puertos. Albornoz, Martín y Galeano, Diego Antonio (2016) “Anarquistas y policías en el atlántico sudamericano. una red transnacional. 1890-1910”, en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”*, tercera serie, n. 47, pp. 101-134.

⁹⁹ Tønnessen, Johan Nicolay y Johnsen, Arne Odd (1982) *The History of Modern Whaling*. Londres: Hurst & co., p. 283.

mucho más que ver con la experiencia de la Federación Obrera Marítima (FOM) argentina. Esto tiene sentido si consideramos que, históricamente, los trabajadores marítimos argentinos mostraron un poder asociativo de gran alcance, fruto del rol clave que cumplían dentro del modelo agroexportador a comienzos del siglo XX¹⁰⁰. Esto derivó en un movimiento sindical con gran capacidad de negociación y poder de protesta en distintos puertos sudamericanos, con lazos de solidaridad regionales, tendidos hacia las organizaciones obreras marítimas de Uruguay, Paraguay, entre otros.

Las sucesivas huelgas del puerto de Buenos Aires en 1904, 1907 y 1910 son contemporáneas a los períodos de fundación de las estaciones balleneras. Aún más: como detallaremos más adelante, la mayor explosión de huelgas obreras en las Georgias del Sur coincide cronológicamente con el ciclo de protesta iniciado en Buenos Aires en 1916, que finalmente derivó en la huelga general de 1921¹⁰¹, en años álgidos de protesta obrera en el mundo.

La propia dinámica del trabajo marítimo devino en un movimiento obrero que no se restringió a las fronteras nacionales. A la fundación de la FOM argentina en 1910 le seguirían su contraparte en Uruguay (1918) y la Liga de Obreros Marítimos de Paraguay (1920), al mismo tiempo que sindicatos menores de los puertos patagónicos comenzaban a ganar representación los congresos de la F.O.R.A¹⁰². De modo que las huelgas en las Georgias del Sur, así como su incipiente unidad sindical, se dieron en un período de expansión del movimiento obrero portuario y marítimo latinoamericano. Los momentos de mayor conflictividad y organización de trabajadores balleneros coinciden y se vinculan con la protesta continental: en ocasiones comparten meses y semanas, con los estallidos de huelgas generales y declaraciones de estado de sitio en distintos puertos ligados al Atlántico sudamericano. Desde esta óptica, es entendible que los propios magistrados británicos sitúen el puerto de Buenos Aires y su barrio, La Boca, como el origen de la efervescencia obrera.

Incorporar a la Antártida (y, en consecuencia, las islas subantárticas) como espacio histórica y políticamente ligado al Atlántico sudamericano no es una cuestión meramente declarativa, sino

¹⁰⁰ Caruso, Laura (2012) “Sindicalismo revolucionario, trabajadores marítimos e historiografía a comienzos del siglo XX”, en *ARCHIVOS de historia del movimiento obrero y la izquierda*, n. 1., p. 35

¹⁰¹ Caruso, Laura y Contreras, Gustavo Nicolás (2023) “Constelaciones gremiales en el mundo marítimo argentino. La Federación Obrera Marítima y el Centro de Capitanes de Ultramar (1924-1934)”, en *ARCHIVOS de historia del movimiento obrero y la izquierda*, n. 22, p. 23.

¹⁰² A partir del IX congreso de abril de 1915, a raíz del cual la F.O.R.A original se fragmentaría en F.O.R.A del V congreso (de tendencia anarco-comunista) y F.O.R.A del IX congreso (de tendencia sindicalista, disuelta en 1922). *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, n.41, abril de 1919, p. 104-129.

una perspectiva metodológica y un acercamiento histórico centrado en la agencia de los sujetos configuraron aquel territorio. Buscamos traducir esta perspectiva a reflexiones e indagaciones concretas históricamente situadas sobre la experiencia obrera en los confines, así como también respecto a qué archivos consultar, qué tipo de fuentes contrastar, qué trayectorias individuales cartografiar y desde qué óptica entender la organización obrera en las Georgias del Sur.

Capítulo II: Protesta en los confines

En el capítulo anterior hemos indagado distintas dimensiones de la vida y el trabajo en las Georgias del Sur. Teniendo en cuenta el funcionamiento de las estaciones balleneras; sus dinámicas, transformaciones y particularidades, el objetivo de este segundo capítulo es analizar el movimiento obrero que allí se gestó. Para eso, construimos una cronología del conflicto obrero en las estaciones desde los primeros registros hasta finales de la década de 1920. Nos interesa identificar las particularidades y conexiones de cada etapa y acontecimiento, sin perder de vista la singularidad de cada caso.

Como veremos más adelante, el eje del capítulo es argumentar que la organización obrera en las islas se despliega en una trama más amplia, en la que fenómenos de escala regional y global confluyen en la particularidad de las estaciones. Postulamos como hipótesis que las huelgas estuvieron interconectadas, generando un diálogo entre distintas estaciones, períodos y estratos obreros. Desde los primeros indicios de solidaridad entre trabajadores hasta rumores de protesta obrera en clave socialista en aguas antárticas, el proceso de organización fue paulatino y estuvo signado por elementos internos y externos a la geografía de las islas. Lejos del aislamiento y el auto-impulso, buscamos reponer la trama de conexiones y experiencias compartidas entre uno y otro evento. Dedicamos un primer apartado a analizar los inicios del conflicto obrero con especial énfasis en la creación del primer sindicato antártico en 1913 y sus consecuencias. En un segundo apartado ofrecemos una reconstrucción de los eventos sucedidos en distintas estaciones entre 1918 y 1919, años de intensa actividad y organización obrera, preguntándonos por los vínculos y causalidades entre las distintas huelgas y protestas.

A partir de lo analizado, en un tercer apartado ofrecemos un estudio de la huelga general de Grytviken en 1920, preguntándonos por la relevancia y alcance de sus elementos socialistas (bolcheviques) internacionalistas y su propuesta de una internacional ballenera. Lejos de considerarla una explosión puntual y extrema, como ha sido presentada, buscamos insertarla en la dinámica y trama preexistente de las huelgas balleneras, enfatizando sus continuidades y rupturas.

En un cuarto y último apartado indagamos las consecuencias de la huelga de 1920 en la dinámica social de las estaciones balleneras; su impacto en la arquitectura, la administración y la vida cotidiana de los trabajadores a lo largo de la década de 1920.

2.1 Los inicios de la organización obrera

Los registros de huelgas anteriores a la Primera Guerra Mundial en las islas y sus estaciones son escasos, inconexos y, en líneas generales, poco trabajados. Esto puede atribuirse a varios motivos: por un lado, los primeros años de funcionamiento de las estaciones balleneras se caracterizaron por su asistematicidad, su trabajo a pequeña escala y su falta de estandarización de los contratos. En ese sentido, es comprensible que no se haya gestado una gran capacidad de protesta obrera en los años de establecimiento de la industria.

Por otro lado, y como hemos mencionado, la ausencia de una autoridad administrativa centralizada se tradujo en la falta de comunicaciones y reportes, generando una ausencia archivística difícil de suplir. La cuestión del archivo es compleja: incluso suponiendo que las empresas llevaran, en esos primeros años, un registro más minucioso de las actividades en las estaciones, cuestiones del orden de la preservación podrían haber comprometido el material. Un claro ejemplo es el incendio total de la casa del magistrado en Grytviken en 1914, perdiéndose todos los registros y notas anteriores a ese año.

Se suma a esto una particularidad que complica el acceso a los archivos noruegos, principal acervo utilizable para reconstruir el período 1904-1913. En su trabajo de tesis sobre el movimiento sindical ballenero, el académico Thor Devig intentó consultar repetidas veces el archivo de la Asociación de Cazadores de Ballenas (*Norsk Hvalfangerforeningens*), pero siempre le fue negado el acceso al acervo. Al respecto, Dag Børresen argumenta que “es posible que el material que pudiera parecer comprometedo para el prestigio posterior de la Asociación de Cazadores de Ballenas fuera eliminado” y que “es bien sabido que el archivo fue revisado por los funcionarios de la asociación antes de ser entregado al Museo”¹⁰³. De modo que la ausencia de registros puede o no estar ligada a la ausencia de huelgas y acciones de protesta en

¹⁰³ Børresen, Dag Igmarr (2006) “Hvalfangere på alle hav: arbeidskonflikter, organisering og svartelisting i hvalfangsten 1904–14” en *Arbeiderhistorie 2006*, p. 154-155. La traducción del noruego es nuestra.

este período, habiendo más cuestiones a considerar que la meramente histórica. En cualquier caso, el momento de mayor actividad obrera fue claramente posterior a 1913.

El primer conflicto del que se tiene registro en mares antárticos fue una pequeña huelga en Leith Harbour en 1909, al mismo momento de su fundación. Un grupo de unos treinta obreros se declaró en huelga al negarse a trabajar en la construcción de la base, ya que por contrato se les habían prometido tareas relacionadas a la caza de ballenas, mucho mejor remuneradas¹⁰⁴. Más allá de ese evento puntual, caracterizado por la extensión de la huelga por casi tres meses, prácticamente no existen registros de otros conflictos en las estaciones balleneras.

2.1.1 La huelga del EMS (1913)

El punto de inflexión llegaría recién en 1913, cuando el buque-factoría EMS atracó en Sandefjord (Noruega), luego de una intensa temporada de caza en la Antártida. Al desembarcar, la Rollo Whaling Company, dueña del buque¹⁰⁵, presentó cargos contra trece miembros de la tripulación por amotinamiento. La huelga, según la empresa, había comenzado cuando los obreros se negaron a realizar tareas que no estaban explícitamente detalladas en su contrato, eventualmente llevando a la agresión física entre los propios trabajadores. El caso se resolvió en el *Kristiania Sjørett* [Tribunal Marítimo de Kristania, Noruega]¹⁰⁶.

Lo importante del caso es que, al amarrar en las Georgias del Sur, no se permitió a los amotinados pisar tierra. Por el contrario, Carl Larsen, el ya famoso capitán y administrador de Grytviken dispuso que se los apresara en el buque Tijuca durante prácticamente toda la temporada. Según Børresen, los trece trabajadores estuvieron más de tres meses dentro del Tijuca, con cierta libertad de movimiento, pero sin el permiso para bajar a tierra ni posibilidad de regresar a sus hogares¹⁰⁷. En este tiempo cuatro de ellos lograron escapar del Tijuca y abordar de manera clandestina un buque a vapor rumbo a Buenos Aires. De los restantes, varios

¹⁰⁴ Ulf Ingemar, Gustafsson (2019). *Icebound frontiers of exploitation: networks for whaling in the Polar regions, 1904-1931*. Tesis de Maestría: Universidad de Groningen, p. 266

¹⁰⁵ El EMS fue luego vendido a la Compañía Argentina de Pesca en 1916, tras algunos malentendidos con el magistrado respecto a las licencias de pesca emitidas en Malvinas. “Rollo” and “Grib” whaling companies, en *F.I. National Archives*, DEP-WHA-1-32, p. 3-4

¹⁰⁶ Børresen, Dag Igmarr (2006) “Hvalfangere på alle hav: arbeidskonflikter, organisering og svartelisting i hvalfangsten 1904–14” en *Arbeiderhistorie 2006*, p. 135.

¹⁰⁷ Børresen, Dag Igmarr (2006) “Hvalfangere på alle hav: arbeidskonflikter, organisering og svartelisting i hvalfangsten 1904–14” en *Arbeiderhistorie 2006*, p. 135.

contrajeron enfermedades sin recibir atención médica. Al respecto, la prensa noruega se hizo eco de la noticia a principios de 1914 entrevistando a varios de los obreros luego de su regreso al país. Fueron ellos quienes señalaron que

*Mandskapet forlangte at en av de taeringssskye skulde hjemsendes. Hertil svarte kapiteinen paa EMS, at han ikke fik lov hertil av bestyrer Larsen. Manden dode 8 dage efter.*¹⁰⁸

[La tripulación exigió que uno de los que estaban enfermos fuera enviado a casa. A esto, el capitán del EMS respondió que no tenía permiso para hacerlo por parte del administrador Larsen. El hombre murió 8 días después]¹⁰⁹

Es claro es que el largo período de reclusión, sin duda más costoso y conflictivo que simplemente deportar a los rebeldes a Buenos Aires en el primer buque a vapor que de todos modos tuviera que hacer esa ruta, tuvo que ver más con la voluntad de Larsen de dar un ejemplo aleccionador al resto de los obreros balleneros. El fallecimiento de uno de los reclusos, además, tuvo fuertes consecuencias en el cuerpo de trabajadores de la estación.

2.1.2 El primer sindicato antártico, 1913

Sin embargo, la desmesurada demostración de poder por parte de Larsen no cayó bien en los trabajadores de Grytviken. Previniéndose ante futuros aprietos, y quizás con la súbita conciencia del poder autoritario y total que la administración ostentaba en tan lejanas latitudes, el Jueves Santo de 1913 los obreros de la estación fundaron la *Grytviken Arbeiderforening* (Asociación de Trabajadores de Grytviken).

Además de ser el primer registro de asociación obrera en territorios antárticos, la *Grytviken Arbeiderforening* fue el primer sindicato ballenero de la historia, incluso anterior a sus contrapartes europeas. Como ya hemos adelantado en el capítulo 1, esta organización sindical presente en Grytviken tuvo muchos más puntos de contacto con la Federación Obrera Marítima (FOM) de Buenos Aires que con los gremios de la industria ballenera noruega, de raíz mucho más aristocrática. Esto cobra sentido si tomamos en cuenta que el Puerto de Buenos Aires resultaba, en 1913, la principal ruta desde y hacia las Georgias del Sur. No sólo buena parte de los buques a vapor que conectaban las Georgias con Europa solían realizar escalas técnicas en Buenos Aires, sino que el abastecimiento de alimentos, herramientas y servicios de salud se

¹⁰⁸ *Hvalkokeriet EMS*, en *Social-Demokraten*, jueves 8 de enero de 1914.

¹⁰⁹ La traducción es nuestra.

traducía en un contacto semanal con la capital argentina. En ese sentido, quizás el punto más destacable de esta primera organización de obreros antárticos fue su primer comunicado expresado por escrito, en idioma noruego, en el que declaraban su voluntad de

søke samarbeide med andre foreninger sa der kan opnaaes likhet i arbeidsvilkaarene paa de forskjellige hvalfangststationer. Videre henstiller foreningen til de organiserte arbeidere, særlig i Skandinavien, at oplyse arbeidere, som reiser paa hvalfangst, om nytten av organization¹¹⁰

[buscar colaborar con otras asociaciones, ya que puede haber oportunidades de igualdad de condiciones laborales en las distintas estaciones balleneras. Más recomienda la asociación a los trabajadores organizarse, especialmente en Escandinavia, e informar a los trabajadores que realizan viajes balleneros sobre la utilidad de la organización]¹¹¹.

Este fragmento de comunicación, reproducido originalmente en los registros de la *Norsk Hvalfangst-Tidende* (Asociación Noruega de Compañías Balleneras) muestra varias cuestiones a tener en cuenta. Por un lado, el carácter tempranamente internacional de la organización obrera en las Georgias del Sur; en el marco de un reclamo puntual y específico, la Asociación de 1913 proponía la colaboración entre distintas organizaciones. Por otro lado, devela que no fue sólo la tradición obrera noruega la que impulsó la creación de la Asociación en Grytviken, sino la de los obreros en las Georgias del Sur la que buscaba influenciar a sus colegas escandinavos, reforzando la hipótesis de una eventual inspiración en la experiencia del Puerto de Buenos Aires, y ponderando otras direccionalidades y conexiones inesperadas. Desde los confines del mundo, los obreros balleneros convocaban a sus compañeros europeos escandinavos en la organización obrera.

Respecto a la correlación entre nacionalidad y comportamiento combativo entre los obreros, las interpretaciones de los funcionarios ingleses y empresarios balleneros eran variadas: mientras que el único guardia de la CAP en Grytviken aseguraba que el problema era la tendencia al socialismo de los escandinavos, desde Puerto Stanley aseguraban que el conflicto se debía a la contratación de mano de obra de “inferior calidad” en los puertos sudamericanos¹¹². A lo largo de los años, la postura de los magistrados británicos se mantendría, adjudicando el conflicto a la vagancia y criminalidad de los trabajadores de Buenos Aires¹¹³.

¹¹⁰ *Norsk Hvalfangst-Tidende* (1913) nr 5, p. 68, extraído de Børresen, Dag Igmarr (2006) “Hvalfangere pa alle hav: arbeidskonflikter, organisering og svartelisting i hvalfangsten 1904–14” en *Arbeiderhistorie 2006*, p. 141

¹¹¹ La traducción es nuestra.

¹¹² Hart, Ian (2002) *The history of Compañía Argentina de Pesca*. Londres: Aidan Ellis, p. 202. La traducción es nuestra.

¹¹³ Véase como ejemplo *Strike of employees of South Georgia Company, June 1918*. 10 de enero de 1918, Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-6, p. 4 y *Letter from the Magistrate's Office, South Georgia*, 18 de diciembre de 1918. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-4, p.2.

Ambas posturas e interpretaciones no son necesariamente contradictorias: si bien es verdad que el período de mayor conflictividad en las estaciones comenzó, precisamente, en el momento de mayor apertura y diversidad de nacionalidades contratadas, también es visible que los apellidos identificados como “cabecillas” seguirían siendo escandinavos a lo largo de toda la década. Por eso, es importante considerar que mano de obra escandinava era contratada en el Puerto de Buenos Aires.

En esa línea, Buenos Aires (así como también Montevideo y Río de Janeiro) era el principal destino de trabajadores deportados desde las Georgias del Sur. En una carta escrita el mismo día en que se presentó el sindicato de Grytviken, Larsen escribía que había arreglado que los cabecillas sean “deportados, y entonces creo que el tema del sindicato estará resuelto. Yo mismo me encargaré de aclarar el asunto y juro por mi vida que no me iré de aquí hasta que lo haya hecho”¹¹⁴. La práctica de la deportación a los puertos sudamericanos fue, quizás, de las primeras estrategias sostenidas por los administradores como método para evitar (y/o castigar) la protesta obrera. Además, se aprovechaban los buques que de todos modos realizaban esa ruta, por lo que el costo de la deportación era virtualmente cero. Sin embargo, la falta de comunicación entre los agentes de Buenos Aires y los administradores llevaba a que la recontractación de deportados, tanto en la misma como en otras estaciones, no fuera inusual¹¹⁵.

2.1.3 La iglesia y las listas negras

Como nueva estrategia para combatir el problema de la recontractación de huelguistas, ese mismo año se implementaron en las Georgias del Sur la *svartlista* [lista negra]. El objetivo de las listas era llevar un registro de aquellos trabajadores clasificados como conflictivos. Un punto importante es que estos libros estaban pensados para ser compartidos entre distintas empresas, independientemente de su nacionalidad, en un gesto de solidaridad y generosidad interempresarial para evitar la incorporación de mano de obra no deseada.

Al respecto, Børresen asegura que el primer registro de esta práctica patronal era de principios de 1913, en el que la Asociación de Empresas Balleneras expresaba que la necesidad de enviar

¹¹⁴ Hart, Ian (2002) *The history of Compañía Argentina de Pesca*. Londres: Aidan Ellis, p. 201. La traducción es nuestra.

¹¹⁵ *Letter from the Magistrate's Office, South Georgia*, 18 de diciembre de 1918. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1.4.

svartboken [libros negros] a todas las empresas y se ponían a disposición para gestionar los ficheros a pedido¹¹⁶. Los listados prestaban especial atención a la participación sindical de los trabajadores, listándolos inmediatamente ante la sospecha de organización en comités. Las listas también se usaban para llevar registro de trabajadores acusados de alcoholismo, vagancia, poca productividad y peleas a bordo. De este modo, la *svartlista* funcionaba tanto como una amenaza para disciplinar al cuerpo de obreros marítimos en la industria ballenera. La posibilidad de perder el empleo en un contexto de contratos temporales daba a los administradores un poder casi total por sobre los obreros.

La *svartlista* funcionó como detractor de la organización de trabajadores en toda la industria ballenera, tanto de tierra como pelágica, en todo el mundo y sin importar la empresa y su nacionalidad. Sin embargo, a este fenómeno de carácter general debemos sumarle las especificidades sucedidas en las estaciones de las Georgias del Sur.

Lógicamente, la estación terrestre permite un uso del espacio imposible de trasladar a un barco. En línea con eso, a raíz de las huelgas y del sindicato creado en 1913, el administrador de Grytviken, Larsen, cambiaría su aproximación al fenómeno de la organización obrera, en consonancia con otras experiencias y políticas patronales. Si su primera respuesta a la huelga del EMS había sido el castigo ejemplificador con el encierro de sus protagonistas, ahora Larsen entendía que necesitaba adoptar una estrategia integral para evitar la escalada del conflicto. Por eso, en la navidad de ese mismo año se concretó la construcción de la primera iglesia en las Georgias del Sur. El edificio fue originalmente construido en Noruega, y luego desensamblado para ser vuelto a armar en Grytviken.

¹¹⁶ Børresen, Dag Igmarr (2006) “Hvalfangere pa alle hav: arbeidskonflikter, organisering og svartelisting i hvalfangsten 1904–14”, en *Arbeiderhistorie 2006*, p. 155.



Figura 17: Vista de la iglesia en Grytviken, 1913. Fuente: material filmico consultado en el Historic Dockyard Museum, Islas Malvinas.

Los primeros servicios religiosos estuvieron a cargo del pastor Kristen Loken, quien prestó servicios hasta 1931. De acuerdo con varios autores, Loken sostenía una visión paternalista del rol pastoral, centrando sus esfuerzos en la construcción de una comunidad de obreros balleneros alrededor de la palabra de Dios, en línea con la idea de Larsen de lograr un mayor control social en las estaciones¹¹⁷. Ambos identificaban la necesidad de enaltecer un sentimiento de identidad dentro de las estaciones, amainando el clima de conflictividad que reinaba desde principios de ese mismo año.

Es por eso que Loken no sólo cumplía una función religiosa, sino también moral dentro de la comunidad. Sus predicaciones incluían discursos sobre los valores de la abstinencia y enaltecían la moralidad de la vida cristiana. El pastor mostraba una actitud sumamente decepcionada y despectiva para con la población sudamericana, priorizando el trabajo con los trabajadores escandinavos, a quienes consideraba de mejor calidad espiritual¹¹⁸. En una carta enviada a

¹¹⁷ Børresen, Dag Igmarr (2006) “Hvalfangere pa alle hav: arbeidskonflikter, organisering og svartelisting i hvalfangsten 1904–14” en *Arbeiderhistorie 2006*, p. 159 y Ulf Ingemar, Gustafsson (2019). *Icebound frontiers of exploitation: networks for whaling in the Polar regions, 1904-1931*. Tesis de Maestría: Universidad de Groningen, p. 343.

¹¹⁸ Børresen, Dag Igmarr (2006) “Hvalfangere pa alle hav: arbeidskonflikter, organisering og svartelisting i hvalfangsten 1904–14” en *Arbeiderhistorie 2006*, p. 144.

Noruega, Loken comenta que en la Pascua de 1913 los trabajadores de Ocean Harbour juntaron en los servicios religiosos 900 kr para un compañero que había perdido las piernas en un accidente. El pastor se lamentaba de que tales actos no eran resultado del amor cristiano al prójimo, sino un reflejo del “sentimiento fraternal que existe entre la clase trabajadora”¹¹⁹.

Su proyecto de una sociedad de trabajadores cristianos en los confines del mundo, por ende, no terminaría de realizarse. Los obreros balleneros resultaban reacios a los servicios religiosos, llegando a exigir horas extras por la participación en la iglesia. El uso social del espacio daba mejor resultado que la prédica religiosa, al menos durante la década de 1910. El edificio continuaría funcionando como espacio de sociabilidad y desarrollo de eventos; uso que llegaría, como veremos más adelante, a su punto álgido en la década de 1920.

2.1.4 La Primera Guerra Mundial y la Antártida

Mientras en las estaciones balleneras se desarrollaban los primeros indicios de organización entre trabajadores, y en los principales puertos sudamericanos escalaba el conflicto obrero al calor del nacimiento de nuevas federaciones obreras en Europa el estallido de la Primera Guerra Mundial iniciaba un período de grandes transformaciones. Los países beligerantes -y, por extensión, sus dependencias coloniales a lo largo del mundo- se vieron profundamente afectados por una guerra de carácter total sin precedentes, en la que prácticamente todos los aspectos de la sociedad civil fueron subordinados al esfuerzo bélico¹²⁰.

En ese contexto, las Georgias del Sur eran ya el centro logístico de la caza pelágica en aguas antárticas, y cobraban cada vez más centralidad en la economía global. La industria ballenera había ganado ya relevancia para el Reino Unido a raíz de la posibilidad de cobrar impuestos. Pero, más allá de esto, durante la primera guerra mundial el aceite de ballena, así como la glicerina, resultaron elementos fundamentales para la fabricación de explosivos. En consecuencia, la caza de ballenas cobró importancia no sólo por su veta económica sino también por generar la materia prima necesaria para el esfuerzo bélico. El ataque alemán a las Islas Malvinas en diciembre de 1914, por caso, puede leerse precisamente a la luz de

¹¹⁹ Børresen, Dag Igmarr (2006) “Hvalfangere pa alle hav: arbeidskonflikter, organisering og svartelisting i hvalfangsten 1904–14” en *Arbeiderhistorie 2006*, p. 145

¹²⁰ Tato, María Inés (2017) *La trinchera austral. La sociedad argentina ante la Primera Guerra Mundial*, Rosario: Prohistoria Ediciones, p. 11

interrumpir la cadena de abastecimiento de las fuerzas británicas. Los mares antárticos, por ende, devinieron uno de los muchos escenarios periféricos de escaramuzas en el marco de la Gran Guerra. Esto significó, en el caso específico de las Georgias del Sur, una serie de profundos cambios en las regulaciones vigentes.

Por un lado, la necesidad de mejorar la productividad llevó a las autoridades británicas a volverse mucho más laxas con las legislaciones; el objetivo principal ya no era necesariamente el cobro de impuestos, sino la capacidad de producción de las empresas¹²¹. Por eso, se otorgaron permisos para utilizar las carcasas enteras de los animales, aprovechando al máximo sus restos y permitiendo prácticas de caza más destructivas¹²². Sumado a esto, en 1915 entró en vigor una nueva normativa indicando que todo el aceite de ballena producido en las dependencias debía ser forzosamente exportado al Reino Unido¹²³ al menos que el gobernador emita una licencia especial autorizando algún otro destino¹²⁴. La única excepción a esta regla era la Compañía Argentina de Pesca que, por su singular condición soberana, tenía permitido enviar cargamentos a Buenos Aires, aunque con la condición de que el 75% del aceite sea reexportado al Reino Unido¹²⁵.

De la mano de estas medidas, algunos de los buques a vapor antes destinados a la industria ballenera fueron utilizados como transporte de material bélico. En 1917, por ejemplo, el secretario colonial de las Islas Malvinas instruyó a todos los barcos de bandera británica que detengan sus actividades y se presenten en Puerto Stanley o Montevideo para recibir órdenes¹²⁶.

Por otro lado, la composición social de las estaciones cambió drásticamente en cuestión de pocos años. La dificultad de seguir contratando mano de obra directamente en Noruega, además de la conveniencia económica de contratar trabajadores del sur global por menor salario, llevó a que una veintena de nacionalidades convivieran en las estaciones. La amplia mayoría de estos

¹²¹ Ver como ejemplos *Additional whaling licence to Salvesen and Company's*, 24 de Junio de 1915; *Whaling Licence to British Antartic Whaling Company*, 7 de febrero de 1916, p. 2; *Sandefjord Whaling Company, two extra catchers to be used from South Shetlands*, 29 de Marzo de 1916, en Jane Cameron National Archives, DEP-WHA-1-7, DEP-WHA-1-24 y DEP-WHA-1-27.

¹²² *Towing and buoying of whales and utilization of the whole carcass. Relaxation of regulation respecting to continue*, en Jane Cameron National Archives, SGA-WHA-1-25, p. 2-4.

¹²³ Además, en los meses anteriores la gobernación había entregado permisos de pesca a distintas empresas, especialmente chilenas, a cambio de que estas “usen su influencia para evitar que otras empresas balleneras vendan sus productos a enemigos del Reino Unido”. *Letter from Haldor Virik to the Under Secretary of State*, Sandefjord, 19 de Junio de 1915, en Jane Cameron National Archive, DEP-WHA-1-9, p. 4.

¹²⁴ *Ordinance to prohibit export of a destination other than York in the United Kingdom without written license*, en Jane Cameron National Archive, SGD-WHA-1-1, p.4.

¹²⁵ *Ordinance to prohibit export of a destination other than York in the United Kingdom without written license*, en Jane Cameron National Archive, SGD-WHA-1-1, p.4-5.

¹²⁶ *War instructions for whalers season 1917-1918*, en Jane Cameron National Archives, SGA-WHA-1-33 p.2

nuevos trabajadores eran contratados en el Puerto de Buenos Aires, aunque también en Montevideo, Rio de Janeiro, Ciudad del Cabo y, en menor medida, Cabo Verde¹²⁷. Estas nuevas poblaciones no reemplazaron del todo a los trabajadores europeos, sino que coexistieron e incluso establecieron alianzas con los balleneros más experimentados en muchas de las huelgas que veremos más adelante¹²⁸.

2.2 La primera posguerra y el auge de la protesta (1918-1919)

A finales del mes de junio de 1918 un incendio consumió buena parte de las barracas de Leith Harbour, estación de la empresa Christian Salvesen & Co. Si bien las comunicaciones con el magistrado británico no explicitan el origen del incendio, no es raro encontrar registros de accidentes similares en las distintas estaciones. La presencia permanente de aceite, guano y demás sustancias inflamables coexistía con la necesidad de calefacción, un rudimentario sistema eléctrico y los fuegos de las ollas de cocción permanecían encendidos durante prácticamente toda la jornada.

A raíz del incendio, un grupo de obreros envió una carta al administrador reclamando compensación económica por la ropa, tiempo y bienes perdidos¹²⁹. El administrador de la empresa respondió que los trabajadores podrían comprar ropa nueva en el almacén de la estación, y que la empresa les compensaría los gastos una vez terminados sus contratos. Según el magistrado, la conversación se extendería por varios días, los obreros finalmente reclamando

¹²⁷ Originalmente, la mano de obra sudamericana era contratada por mucho menor costo que la escandinava. Más adelante, los trabajadores africanos (sobre todo del pueblo zulú) serían contratados por incluso un menor sueldo. La cuestión racial, por ende, se convertiría en una dimensión cada vez más relevante en las estaciones entrada la década de 1920. Børresen, Dag (2010) “There is plenty of black labour to be had, African labourers in modern whaling”, en *Whaling and History III*. Sandefjord: Ringstad J.E, p. 132 y Gustafsson, Ulf Ingemar, (2019). *Icebound frontiers of exploitation: networks for whaling in the Polar regions, 1904-1931*. Tesis de Maestría: Universidad de Groningen, p. 246.

¹²⁸ En un comunicado de abril de 1916, por ejemplo, en el marco de la Primera Guerra Mundial la gobernación colonial de Malvinas pide un reporte (membretado como “confidencial”) en el que se detalle si había trabajadores alemanes en las estaciones balleneras. El magistrado de Grytviken explica que había diez alemanes trabajando en las factorías, pero que estos “convivían pacíficamente con argentinos, rusos y franceses”, sin mostrar simpatías para con el accionar de su gobierno, pero que de todos modos los mantendría bajo vigilancia y observación. *Reporting arrangements regarding German subjects in South Georgia*, en Jane Cameron National Archives, SGA-PEW.1.3, p.2-3.

¹²⁹ *Strike of employees of South Georgia Company*, 10 de enero de 1919. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-6, p. 1-2.

que no aceptarían nada que no sea una garantía por escrito de la retribución¹³⁰. El conflicto escaló hasta generar una huelga que paralizó la estación por completo en uno de los meses más productivos para la empresa¹³¹. Una mañana, ciento cincuenta hombres se presentaron frente a la residencia del administrador para exigirle al magistrado la implementación de la cláusula de regreso gratuito al Puerto de Buenos Aires¹³². El magistrado accedió, con el permiso del administrador de la empresa, y el grupo terminó siendo transportado a Buenos Aires en tres buques balleneros en cuestión de pocos días. Al comunicar la huelga, el magistrado indicó que

*It is possible that if the ringleaders were picked out and sent to Buenos Aires the remainder would have resumed work, but they refused to break up the company which they had formed and we could in no way force them.*¹³³

[es posible que si los cabecillas hubieran sido separados y enviados a Buenos Aires el resto hubiera retomado el trabajo, pero se negaban a romper la empresa que habían formado y no pudimos forzarlos de ninguna manera]¹³⁴

De modo que hablamos de una organización obrera con líderes bien definidos e identificados por los administradores. En otras partes del documento, el magistrado explica que se comunicaba con el grupo mediante obreros que hacían las veces de intérpretes entre el noruego, español e inglés. Más adelante, mencionaría que el grupo estaba formado por no menos de quince nacionalidades distintas. Al momento de transportarlos a Buenos Aires,

*The manager wrote to the Company's agent in Buenos Aires informing him of the strike and on no account to pay the men as the accounts were given to them under protest. But on their arrival, they made so much trouble for the Agent, threatening to burn down the building and shoot both the manager and the Cashier, that eventually each man received his payment.*¹³⁵

[El administrador le escribió al agente de la compañía en Buenos Aires para informarle de la huelga y pedirle que bajo ningún concepto les pague a los hombres, pues las cuentas habían sido hechas bajo protesta. Pero a su llegada generaron ellos tantos problemas para el agente, amenazándolo con quemar el edificio y dispararle tanto al administrador como al tesorero, que eventualmente cada hombre recibió su pago]¹³⁶

¹³⁰*Strike of employees of South Georgia Company*, 10 de enero de 1919. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-6, p. 2.

¹³¹*Letter from the Magistrate's Office, South Georgia*, 18 de diciembre de 1828. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1.4, p.2.

¹³²*Strike of employees of South Georgia Company*, 10 de enero de 1919. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-6, p. 3.

¹³³*Strike of employees of South Georgia Company*, 10 de enero de 1919. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-6, p. 3.

¹³⁴ La traducción es nuestra. Nótese que, en el contexto de la frase, el término *company* [compañía] no se utiliza en su acepción de “empresa”, sino como “delegación” u “organización”.

¹³⁵*Strike of employees of South Georgia Company*, 10 de enero de 1919. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-6, p. 3.

¹³⁶ La traducción es nuestra.

Si bien no hay evidencia que sugiera que el incendio que originó la huelga fue intencional, las prácticas incendiarias no resultaban ajenas al repertorio de negociación de los obreros en Leith. Algunos meses después, en una comunicación directa con Puerto Stanley, el administrador de Leith Harbour indicaba que el riesgo de enviar un buque de guerra para sofocar las huelgas era el de generar “*the destruction of all the stations by fire, and settling up the matter would involve enormous expense and very great difficulties*” [la destrucción de todas las estaciones por el fuego, y resolver ese problema implicaría gastos enormes y muchas dificultades]¹³⁷.

En cualquier caso, tras los incidentes con el agente en Buenos Aires el mismo magistrado insistía en la necesidad de crear una lista negra con sus nombres para asegurarse de no volver a contratarlos. Sin embargo, en la misma comunicación se lamentaba porque

*The manager of messrs Irvin & sons engaged several of them and since their arrival in the Dependency each station in turn has been troubled with strikes. In my opinion the only way out of this difficulty was to send the man away though at the considerable loss to the company.*¹³⁸

[el administrador de Irvin & Sons reclutó a varios de ellos y desde su llegada a la dependencia cada estación de turno ha sido complicada por las huelgas. En mi opinión, la única manera de salir de esta dificultad era enviar a los hombres lejos, aunque esto implique una pérdida considerable para la compañía]¹³⁹.

En efecto, el desliz del administrador de Irvin & Sons resultaría problemático. A los pocos meses, en diciembre de 1918, sucederían varias huelgas a la vez en lo que terminó siendo uno de los mayores picos del conflicto obrero en la isla. Primero, dos huelgas simultáneas se realizaron de manera coordinada en Stormness y Prince Olav Harbour. A pedido del administrador de South Whaling and Sealing Company, el magistrado se trasladó desde Grytviken hasta Stormness para ocuparse del asunto. En una comunicación enviada a Puerto Stanley unos días después, cuenta que a su llegada:

*I got the manager to inform the men that I wished to see them separately as I considered meeting a deputation unsatisfactory (...). The men, however, replied that they left the matter to the deputation.*¹⁴⁰

[Le pedí al administrador que informara a los hombres que mi deseo era reunirme con ellos por separado, ya que no consideraba satisfactorio reunirme con la delegación (...). Los hombres, sin embargo, respondieron que dejaban el asunto en manos de la delegación]¹⁴¹.

¹³⁷ *Letter from the stipendiary magistrate in South Georgia to The Colonial Secretary in Stanley*, 3 de enero de 1919. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-5, p. 5.

¹³⁸ *Strike of employees of South Georgia Company*, 10 de enero de 1919. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-6, p. 4.

¹³⁹ La traducción es nuestra.

¹⁴⁰ *Strike of employees of South Georgia Company*, 10 de enero de 1919. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-6, p. 2.

¹⁴¹ La traducción es nuestra.

Nuevamente encontramos pruebas de una organización obrera sólida en las estaciones balleneras, o al menos lo suficientemente centralizada como para delegar el diálogo formal con el magistrado (una figura difícil de encontrar con frecuencia en estaciones de menor tamaño, como Stormness o Prince Olav Harbour).

Al reunirse con la delegación, el magistrado se enteró que los hombres habían sido contratados en Buenos Aires bajo la promesa de que *the Contract was merely a matter of form and that they would all get better Jobs on their arrival here* [el contrato era meramente una cuestión de forma, y todos ellos conseguirían mejores trabajos a su llegada a aquí]¹⁴².

No todos pudieron conseguir mejores condiciones que las originalmente establecidas, y resultó imposible para la empresa mantener el pacto del agente en Buenos Aires. Sumado a esto, los obreros reclamaban que el precio de los artículos en los almacenes de la compañía eran tan altos que resultaba prácticamente imposible ahorrar dinero¹⁴³. La huelga se extendió por seis días, eventualmente forzando al administrador a ceder a los reclamos por mejores salarios. Según el magistrado, la huelga en Prince Olav Harbour llegó a su fin en cuanto supieron que los contratos de Stormness habían sido mejorados.

Terminada la huelga, las autoridades reconocerían que la responsabilidad principal era de quien contrató a los hombres en Buenos Aires; no sólo por haber desoído la lista negra de huelguistas, sino por haber engañado a los trabajadores con promesas y pactos de palabra. El magistrado tenía plena conciencia de que los hombres eran, con muy pocas excepciones, los mismos que habían estado en Leith a mediados de ese mismo año¹⁴⁴. Al respecto, agrega que

The men are aware that nothing can be done here since the strike at Leith Harbour ended so disastrously for that company. In my opinion had the strikers from Leith Hr. not been paid on their arrival in Buenos Aires there would not have been a recurrence of the strike here this season (...). As soon as it becomes known on the other stations that the workers at Stormness have got the terms demanded – and it very soon will – strikes will take place over all.

[los hombres son conscientes de que no podemos hacer nada, dado que la huelga en Leith Harbour terminó desastrosamente para esa empresa. En mi opinión, si los huelguistas de Leith Hr. No hubieran recibido su pago a su llegada a Buenos Aires no habría semejante reincidencia de las huelgas en esta temporada (...).

¹⁴² *Strike of employees of South Georgia Company*, 10 de enero de 1919. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-6, p. 2. La traducción es nuestra.

¹⁴³ *Strike of employees of South Georgia Company*, 10 de enero de 1919. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-6, p. 1-2.

¹⁴⁴ *Strike of employees of South Georgia Company*, 10 de enero de 1919. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-6, p. 4.

Ni bien se corra la voz en las otras estaciones de que los términos de los trabajadores de Stormness fueron aceptados – y muy pronto correrá – las huelgas van a acontecer por todos lados.]¹⁴⁵.

Este fragmento es sumamente significativo, ya que nos permite saber que el magistrado tenía consciencia de varios elementos relativos a la dinámica de las protestas. Por un lado, los huelguistas eran reincidentes. Por otro lado, la comunicación entre los obreros se daba de manera relativamente fluida: pagarle a ex-huelguistas en Buenos Aires implicaba que los trabajadores de las Georgias eventualmente se enteraran y ganaran consciencia de la capacidad de negociación que suponía el cese de tareas. Por último; la comunicación entre estaciones (incluso entre las que se encontraban más distantes entre sí) era rápida; ceder a los términos de la delegación obrera en Stormness podía rápidamente impactar en medidas de protesta en las otras seis estaciones.

En efecto, el magistrado no se equivocaba: a los pocos días estalló una nueva huelga en Leith Harbour que era *practically a repetition of what occurred at Stormness Harbour* [prácticamente una repetición de lo ocurrido en Stormness]¹⁴⁶. Recordemos que Stormness, Leith Harbour y Husvik se encontraban en la misma bahía, a muy poca distancia entre sí¹⁴⁷, por lo que el contacto entre sus comunidades era fluido y, hasta cierto punto, inevitable. Al igual que en los casos sucedidos a lo largo de los últimos meses, los trabajadores formaron un comité que representaba al grupo ante las autoridades.

Signed by the workmens committee,
Leith Harbour.

Julius Jacobsen, Manuel Fernandes, David Serebrenik, Georg Henr. Arens,
John Leepin, Waldemar Poulsen, Antonio Grillo, Miguel Grosheff,
Frans Nordberg.

Figura 18: firma de los trabajadores que conformaban la delegación de Leith Harbour¹⁴⁸

¹⁴⁵ *Strike of employees of South Georgia Company*, 10 de enero de 1919. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-6, p. 2. La traducción es nuestra.

¹⁴⁶ *Strike of employees of South Georgia Company*, 10 de enero de 1919. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-6, p. 2. La traducción es nuestra.

Letter from the stipendiary magistrate in South Georgia to The Colonial Secretary in Stanley, 3 de enero de 1919. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-5, p. 1. La traducción es nuestra.

¹⁴⁷ Introducción, figura 2. Mapa de las estaciones balleneras en las Georgias del Sur y años de funcionamiento.

¹⁴⁸ *From the workmens committee to the manager Mr. Handsen (translation from Norwegian)*, en Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-5, p. 3.

En la figura 18 podemos observar los nombres de los integrantes del comité de Leith Harbour. La fonética de los apellidos permite suponer que estaba compuesto por varias nacionalidades; en principio, ingleses/escoceses, argentinos y escandinavos.

En el comunicado del quince de diciembre de 1918, uno de los muchos que el comité intercambiaría con la oficina del magistrado, aparece un elemento que hasta entonces no había sido registrado en otras huelgas. Además de reclamar por aumentos en los bonus y salario mínimo (de 50kr a 80kr; un incremento significativo) y disminución en los precios del almacén, en su lista de demandas aparece lo siguiente:

*We also want the men, who are in custody at King Edward Cove, released. We expect your answer to the committee not later than 6 o'cl on Monday night 16/12-18. Strike will break out on Tuesday 17/12-18 at 6 a.m., if this petition is not sanctioned.*¹⁴⁹

[Además, queremos la liberación de los hombres que están bajo custodia en King Edward Cove. Esperamos su respuesta al comité antes de las 6 en punto de la noche del lunes 16/12-18. La huelga comenzará el martes 17/12-18 a las 6 a.m si esta petición no es aceptada]¹⁵⁰.

Los hombres detenidos en King Edward Cove (toponimia británica para el pequeño saliente frente a Grytviken) no vuelven a aparecer en la conversación, ni en ninguno de los registros que pudimos consultar. Sin embargo, y como ya hemos mencionado, resultaba común que los cabecillas de huelga en Grytviken terminaran apresados en el Tijuca o en cualquier otra embarcación de bandera argentina o británica¹⁵¹.

En cualquier caso, lo importante es que el comité de Leith Harbour tenía pleno conocimiento de la situación de sus colegas en Grytviken. A diferencia de lo sucedido en los meses anteriores, en los que la huelga se extendió entre estaciones muy cercanas entre sí, en este caso la información fluía entre grupos separados por más de veinte kilómetros de picos montañosos.

Otra particularidad de esta huelga es que ese mismo día un grupo de más de cincuenta obreros decidió contactarse con el administrador para indicar que, en caso de huelga, ellos no tendrían nada que ver, pues no se sentían representados por el comité de Leith¹⁵². Es decir, que si bien en estos meses la organización obrera comenzaba a mostrar signos de mayor formalidad y

¹⁴⁹ *Letter from the workmens committee to the manager Mr. Handsen (translation from Norwegian)*, en Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-5, p. 3.

¹⁵⁰ La transcripción del noruego al inglés es del original. La traducción del inglés al español es nuestra.

¹⁵¹ Esto podría explicar por qué el comité utiliza “King Edward Cove” en vez de “Grytviken”; si los hombres se encontraban presos en una embarcación fondeada en la bahía, formalmente no estaban en la estación de la CAP. Sin embargo, también podría ser una cuestión de transcripción del noruego al inglés por parte del magistrado. Al no existir registro de la carta original en noruego, no se puede corroborar esta información.

¹⁵² *From 50 tradesmen and laborers to the manager (translation from Norwegian)*, en Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-5, p. 4.

capacidad de negociación (además de cierta solidaridad y cruces de información entre distintas estaciones), no podemos asegurar que los comités y delegaciones representaran a la totalidad de los trabajadores.

Estos vestigios de falta de unidad serían aprovechados por la administración, comenzando sus respuestas con *in answer to a letter of yesterday, pretending to come from the whole body of workmen, we beg to remark*: [en respuesta a la carta de ayer, que pretendía provenir de la totalidad de los trabajadores, debemos destacar que:]¹⁵³.

En su respuesta al comité de Leith, el administrador Hansen señalaba que los sueldos de la estación no eran inferiores a los de otras empresas (más bien todo lo contrario), y que los precios del almacén eran perfectamente acordes al salario de los obreros. Respecto a los hombres apresados, Hansen indicaba que

It is beyond our power to release the men in prison at King Edward Cove before their time is up. This is in the hands of the British Authorities, and we can do nothing. ¹⁵⁴

[Liberar a los hombres presos en King Edward Cove antes de que cumplan su tiempo está por fuera de nuestro poder. Este asunto está en las manos de las autoridades británicas, y no hay nada que podamos hacer]¹⁵⁵.

Se generaba, entonces, una dinámica particular: los administradores de las empresas exigían, en caso de necesidad, la intervención británica al magistrado para retener, apresar y/o desmotivar la manifestación obrera. Al recibir reclamos al respecto, el administrador (privado) de una empresa noruega aseguraba que el asunto estaba en manos de los británicos (poder estatal). De modo que la dualidad de jurisdicciones era aprovechada por los administradores. Desde esta óptica podemos entender el uso de barcos como prisiones: una vez a bordo, la jurisdicción válida es la de la bandera de la embarcación, no la del magistrado de tierra firme.

Inconformes con la respuesta, ese mismo día el comité obrero de Leith enviaba una comunicación lacónica: *we hereby give our answer: S T R I K E. excepted are the men working the electric light and those preparing the food*. [por la mediante entregamos nuestra respuesta:

¹⁵³*From the manager Mr. Hansen to the workmen (translation from Norwegian)*, en Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-5, p. 5. La traducción es nuestra.

¹⁵⁴*From the manager Mr. Hansen to the workmen (translation from Norwegian)*, en Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-5, p. 6.

¹⁵⁵ La transcripción del noruego al inglés es del original. La traducción del inglés al español es nuestra.

H U E L G A. Quedan exceptuados los hombres trabajando en la luz eléctrica y preparando la comida]¹⁵⁶.

El conflicto terminaría el día 21, cinco días después, con la administración cediendo a las demandas salariales y el comité aceptando la situación de los hombres apresados. Además, el acuerdo final aclaraba que los trabajadores serían, de acuerdo con sus pedidos, llevados a Buenos Aires, Montevideo o Río de Janeiro el veinte de junio de 1919¹⁵⁷.

Sin embargo, el conflicto obrero seguiría expandiéndose a lo largo de los días siguientes. En una carta sin fechar (pero que, por el contenido y fecha de la respuesta podemos suponer que se envió entre el 21 y el 23 de diciembre de 1918), un grupo de unos cincuenta tripulantes de buques de vapor escribió al administrador Hansen reclamando que sus salarios sean equiparados a los de los trabajadores de tierra firme¹⁵⁸. Pero, además, este pequeño comité demandaría

*A new agreement without the paragraph saying that wages, obtained by force of strike, will not be paid (...) and the new agreement to terminate on the 20th of June 1919.*¹⁵⁹

[Un nuevo acuerdo sin el párrafo que dice que los sueldos obtenidos por la fuerza de la huelga no serán pagados (...) y que este nuevo acuerdo termine el 20 de junio de 1919]¹⁶⁰.

El reclamo de los tripulantes nos permite inferir varias cosas: por un lado, que los trabajadores de tierra firme intercambiaban información con sus contrapartes náuticas (nótese que la fecha propuesta por esta nueva delegación coincide con la indicada en la comunicación del comité de Leith algunos días antes¹⁶¹). Pero, además, que los obreros compartían la información relativa a su sueldo, permitiendo a los tripulantes o trabajadores de estaciones lejanas contrastar sus contratos con los de sus colegas que realizaron la huelga. En efecto, a los pocos días una carta dirigida al administrador indicaba un reclamo de parte de *stewards* de los buques a vapor

¹⁵⁶*From the workmen to the manager, 16/12 B (translation from Norwegian)*, en Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-5, p. 7. La transcripción del noruego al inglés y las mayúsculas/espacios son del original. La traducción del inglés al español es nuestra. Nótese que el término “luz eléctrica” podría referir tanto al trabajo en la planta generadora de energía como ser una traducción pobre del noruego al inglés del término *fyrårn* [faro], y ambas acepciones tendrían sentido en este contexto.

¹⁵⁷*From the workmens committee to the Manager Mr. Hansen (translation from Norwegian)*, en Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-5, p. 8.

¹⁵⁸*From the crews of the whaling steamers to the manager Mr. Hansen (translation from Norwegian)*, en Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-5, p. 13

¹⁵⁹*From the crews of the whaling steamers to the manager Mr. Hansen (translation from Norwegian)*, en Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-5, p. 13

¹⁶⁰ La transcripción del noruego al inglés es del original. La traducción del inglés al español es nuestra.

¹⁶¹ En una comunicación interna de Puerto Stanley llevada adelante meses después, el magistrado explica que los obreros calcularon el 20 de junio como fecha de fin en base a sus estimaciones de la llegada del S.S. Pentaur, buque lo suficientemente grande como para transportarlos a todos de vuelta a Sudamérica. Según el magistrado, los cálculos fueron acertados. *Reference to previous correspondence, The Officer Administering*. 14 de mayo de 1919, en Jane Cameron National Archives, SGA-PEW-1-9, p. 4.

reclamando aumentos similares a los de otros tripulantes¹⁶². Es importante destacar que los *stewards* eran de los tripulantes mejores pagos de toda la embarcación, ganando más de cuatro veces más que los navegantes rasos¹⁶³. Esa misma tarde, un grupo de nueve ingenieros de a bordo pertenecientes a otra embarcación redactó una carta demandando condiciones similares¹⁶⁴.

La comunicación entre los trabajadores no sólo se daba entre las distintas estaciones, sino también entre las viejas y las nuevas camadas de obreros contratados en Buenos Aires. En año nuevo de 1919, por ejemplo, arribaron a Leith nuevos trabajadores en reemplazo de aquellos cuyo contrato había vencido en las semanas anteriores. Al día siguiente de su llegada, este grupo redactó una carta al administrador exigiendo que su contrato sea reemplazado por uno nuevo que igualara su salario con el de los trabajadores de la temporada anterior¹⁶⁵. De modo que les tomó menos de veinticuatro horas contrastar su contrato con el de los trabajadores más antiguos, quienes habían conseguido mejores términos gracias a las huelgas de diciembre.

Hacia mediados de 1919, la protesta obrera se había ya instalado como una herramienta que se traducía en aumentos salariales. El administrador de Leith se veía por ese entonces ampliamente superado por la situación, por lo que terminaría escribiendo a la casa de gobierno de Malvinas sugiriendo la posibilidad de que las autoridades británicas envíen un buque de guerra a las Georgias del Sur¹⁶⁶. Según su pedido, la mera presencia de un buque de guerra sería suficiente para desincentivar la huelga, dado el riesgo de ser apresados por personal militar dentro del propio barco.

En esa misma comunicación, el administrador aclara que todas las empresas balleneras estaban afectadas por el conflicto obrero, tanto las británicas como las noruegas y argentina. Menciona, además, que la amplia mayoría de los huelguistas eran argentinos y rusos, pero que en Leith

¹⁶² *From the stewards of the whaling steamers to the manager (translation from Norwegian)*, en Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-5, p. 16.

¹⁶³ Según esa misma comunicación, el salario mensual rondaba las 200 kr. En base a los contratos consultados podemos establecer que el salario de un trabajador marítimo de tareas manuales (estibador, sala de máquinas, obrero de cubierta, etc.) no superaba las 40 o 50 kr.

¹⁶⁴ *From the second engineers to the manager (translation from Norwegian)*, en Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-5, p. 17.

¹⁶⁵ La transcripción del noruego al inglés es del original. La traducción del inglés al español es nuestra.

Letter from workmen arrived by S/S Overdale 1/1-19 to the manager, en Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-5, p. 18

¹⁶⁶ *Reference to previous correspondence, The Officer Administering*. 14 de mayo de 1919, en Jane Cameron National Archives, SGA-PEW-1-9, p. 2-3

convivían no menos de dieciocho nacionalidades¹⁶⁷. El problema central terminaba siendo las discrepancias entre los contratos actualizados en las estaciones y los firmados en Buenos Aires por los recientemente reclutados. Ante esto, las autoridades de Chr. Salvesen & Co. sugerían aclarar a los nuevos contratados que sus términos eran calculados de acuerdo con los conseguidos por los trabajadores en las Georgias. Sin embargo, también aclaraban que esto podría terminar legitimando la huelga y el conflicto obrero como medio de conseguir aumentos salariales¹⁶⁸. A pesar del aumento de frecuencia de la protesta, y de los múltiples pedidos de los administradores, ningún buque de guerra británico se presentó en las islas durante esos meses. Cerrando un año de múltiples conflictos y frentes abiertos al mismo tiempo, el año nuevo de 1920 daría comienzo a una verdadera explosión en las Georgias del Sur.

2.3 ¿Un socialismo antártico?

Hacia 1919, el desenlace de la Primera Guerra Mundial y la firma del Tratado de Versalles habían puesto fin a la excepcionalidad que el conflicto bélico impuso en la Antártida. Al mismo tiempo, la política imperial británica se afianzaba en el sur del mundo. Firmada la paz en Europa, en 1919 el partido conservador expresaba en el *Colonial Office* su plan para incorporar toda la Antártida al Imperio Británico¹⁶⁹, plan que llevarían adelante desde la gobernación de Puerto Stanley y sus dependencias sumadas a los reclamos de Nueva Zelanda y Australia.

Las condiciones normales de producción ballenera, sin embargo, volvían de la mano de un incremento dramático en los precios de aceites y grasas. En el mercado europeo, los precios habían saltado de £57 la tonelada en 1918 a £67 en 1919, estableciéndose en £88 para inicios de 1920¹⁷⁰. Por eso, la temporada productiva 1919/1920 fue de las más intensas en la historia de las islas, alcanzando el número máximo de buques desplegados al mismo tiempo y contratando mano de obra extra para las estaciones en los puertos sudamericanos. Esta intensificación de la productividad de las estaciones llegaba en un momento de escalada del

¹⁶⁷ *Reference to previous correspondance, The Officer Administering*. 14 de mayo de 1919, en Jane Cameron National Archives, SGA-PEW-1-9, p. 4.

¹⁶⁸ *Reference to previous correspondence, The Officer Administering*. 14 de mayo de 1919, en Jane Cameron National Archives, SGA-PEW-1-9, p. 3.

¹⁶⁹ Fontana, Pablo (2023) *La pugna antártica: el conflicto por el sexto continente*. Buenos Aires: Guazuvirá Ediciones, p. 49.

¹⁷⁰ Ulf Ingemar, Gustafsson (2019). *Icebound frontiers of exploitation: networks for whaling in the Polar regions, 1904-1931*. Tesis de Maestría: Universidad de Groningen, p. 214

conflicto entre los trabajadores y la administración. Como hemos visto, hacia mediados de 1919 varios administradores habían pedido a la gobernación de Malvinas el envío de un buque de guerra para ayudar a controlar las huelgas.

En este contexto, el once de enero de 1920 estalló en Grytviken la mayor huelga obrera de la historia de las islas. Más allá de su tamaño y alcance, como veremos, este evento presentaría características nuevas a las dinámicas de protesta en las estaciones balleneras.

2.3.1 La rebelión de Grytviken (1920)

Según el magistrado Edward Binnie, el conflicto comenzó cuando un pequeño grupo de trabajadores se presentaron ante el administrador de Grytviken exigiendo una fuerte mejora en los sueldos (150 pesos oro por mes como salario mínimo, sin bonus por cantidad de ballenas procesadas), junto a una mejor calidad de comida, mayor cantidad de azúcar por semana y reducción a ocho horas de la jornada diaria¹⁷¹. El reclamo se presentó en un documento originalmente redactado en español, y luego traducido al inglés por el propio administrador para conocimiento de los británicos¹⁷².

En una carta enviada diez días más tarde, el magistrado Edward Binnie explicaba que el administrador estaba en principio dispuesto a aceptar el aumento del salario, pero no a eliminar los premios y bonificaciones por animal procesado, ya que ello disminuiría mucho la productividad y los ritmos de trabajo de la estación en un contexto de alza de precios¹⁷³. En respuesta, este pequeño grupo forzaría una huelga general en la estación, convenciendo (o “amenazando”, en palabras del magistrado) a más de doscientos hombres de cesar las actividades¹⁷⁴. Al día siguiente, la delegación se reunió con el magistrado británico y con el administrador de la empresa para llegar a un acuerdo común respecto a las especificidades del

¹⁷¹*Agreement between the workmen on the station at Grytviken*, 11 de enero de 1920, Jane Cameron National Archives, SGA-PEW-1-10 p. 7.

¹⁷² Esto se puede ver en el membrete del folio de una comunicación ocurrida varios días después, al reportar la huelga a Puerto Stanley. El folio indica “*translation from Spanish*” [traducido del español]. El documento original no pudo conservarse.

¹⁷³*Strike among employees of Cia Argentina de Pesca, South Georgia*, 22 de enero de 1920, Jane Cameron National Archives, SGA-PEW-1-10 p. 2.

¹⁷⁴*Strike among employees of Cia Argentina de Pesca, South Georgia*, 22 de enero de 1920, Jane Cameron National Archives, SGA-PEW-1-10 p. 2.

contrato. En esa reunión, se llegó a diagramar un modelo de contrato en inglés (recordemos, el documento original estaba en español).

En este punto, un grupo de treinta y seis trabajadores rusos presentaron ante el administrador un contrato alternativo, aunque muy similar, llamándose a sí mismos “bolcheviques” en representación de toda la estación¹⁷⁵. El magistrado explica que este pequeño grupo de bolcheviques habría amenazado al resto de los trabajadores para forzar una huelga general, adoptando una actitud más agresiva hacia la empresa. El contrato presentado por los bolcheviques, sin embargo, muestra ciertas marcas textuales que indican que fue al menos parcialmente escrito por hispanohablantes¹⁷⁶.

Ese mismo día, Binnie cuenta que

*Certain members of the bolshevist party who were now joined by several Norwegians and Swedes threatened the life of the secretary, accusing him of not translation their terms properly and saying that if they did not get their contracts that evening, written in English and Spanish, and signed by the magistrate with his seal, there would be trouble.*¹⁷⁷

[Ciertos miembros del grupo bolchevique, a quienes se les habían sumado varios noruegos y suecos, amenazaron con matar al secretario, acusándolo de no traducir propiamente sus términos y diciendo que si no recibían sus contratos esa noche, escritos en español e inglés, y firmados por el magistrado con su sello, habría problemas]¹⁷⁸.

En respuesta a esto, el magistrado recomendó al secretario y administrador de la empresa armarse de revólveres y enviar a sus familias a otra estación (no indica a cuál). Para eso, prolongó la discusión con la delegación obrera a fin de ganar tiempo para retirar a las familias de la base. A la mañana siguiente, en una carta con el membrete de la CAP el administrador enviaría un pedido de ayuda formal al magistrado indicando que:

*the workmen who have been on strike for several days on our station are inclined to adopt a threatening attitude towards myself and the officers and have also threatened to destroy the machinery and produce on the station. I would be greatly obliged to you, if you could offer us some protection.*¹⁷⁹

¹⁷⁵*Strike among employees of Cia Argentina de Pesca, South Georgia, 22 de enero de 1920, Jane Cameron National Archives, SGA-PEW-1-10 p. 2.*

¹⁷⁶ Esto puede verse en la transcripción realizada por Edward Binnie al reportar la huelga. A diferencia de todas las otras transcripciones, ésta no indica en el membrete que fue traducida del español o noruego, dando una pista de que probablemente haya sido redactada en inglés. El contrato abre con “señor gerente”, en español, y muestra ciertos errores de ortografía (mayúsculas, hispanismos al nombrar monedas y algunas incongruencias gramaticales menores) que no están presentes en otros documentos. *Reply by the workmen...*, 15 de enero de 1920, Jane Cameron National Archives, en SGA-PEW-1-10, folio III p. 9.

¹⁷⁷*Strike among employees of Cia Argentina de Pesca, South Georgia, 22 de enero de 1920, Jane Cameron National Archives, SGA-PEW-1-10 p. 3.*

¹⁷⁸ La traducción es nuestra.

¹⁷⁹*to the stipendiary magistrate, 16 de enero de 1920, Jane Cameron National Archives, en SGA-PEW-1-10 folio IV, p.10.* Las imprecisiones gramaticales son del original.

[los trabajadores, que ya estuvieron en huelga por varios días en nuestra estación, se han inclinado a adoptar una postura más amenazante hacia mí y los oficiales, y han amenazado con destruir toda la maquinaria y producción de la estación. Estaría en deuda con usted si pudiera ofrecernos alguna protección]¹⁸⁰.

El pedido de asistencia militar no resultaba exagerado. Distintos autores coinciden en señalar el carácter profundamente contestatario de la huelga general de Grytviken. Tønnessen y Johnsen señalan, en su monumental estudio sobre la historia de la caza moderna de ballenas, que en esa semana los rusos pretendían exiliar a los únicos tres trabajadores de toda la estación que no adherían a la huelga. Sumado a eso, en base a su trabajo de archivo mencionan que la idea original de los bolcheviques en las Georgias del Sur era “establecer la primera república bolchevique fuera de Rusia”¹⁸¹.

En un tono similar, el trabajo de Ian Hart sobre la historia de la CAP asegura que el objetivo general de la huelga en 1920 estaba menos ligado con las condiciones de trabajo y más con la idea de “establecer la primera república marxista por fuera de la Unión Soviética”¹⁸². Retomando estos estudios, Pablo Fontana asegura que los huelguistas intentaron instaurar un gobierno bajo ideales marxistas planteándose como objetivo “la organización de todos los trabajadores balleneros del mundo”¹⁸³. En un artículo de carácter divulgativo publicado a cien años de la rebelión, Fontana agrega que los líderes de la huelga eran el alemán Hersh Schwartz y el argentino Oscar Johansen, este último un militante de tendencia comunista¹⁸⁴.

Para el jueves 16 de enero, todos los trabajadores (independientemente de su nacionalidad) se habían ya sumado a la rebelión junto a los tripulantes de cuatro buques balleneros, siendo la primera huelga en la historia de las islas en utilizar concretamente la violencia en contra de las autoridades, estableciendo su propia comunicación en clave internacionalista.

Independientemente de los postulados doctrinarios de los nuevos cabecillas, la rebelión terminaría siendo disipada por la llegada del H.M.S Dartmouth, buque de guerra de bandera británica que, según todas las fuentes consultadas, llegó a la base por equivocación y sin saber

¹⁸⁰ La traducción es nuestra.

¹⁸¹ Tønnessen, Johan Nicolay y Johnsen, Arne Odd (1982) *The History of Modern Whaling*. Londres: Hurst & co., p. 282. La traducción es nuestra.

¹⁸² Si bien no explicita sus fuentes, podemos suponer que Hart o bien refiere al mismo documento utilizado por Tønnessen y Johnsen, o bien utiliza una traducción del noruego ligeramente distinta de su misma frase. Hart, Ian (2002) *The history of Compañía Argentina de Pesca*. Londres: Aidan Ellis, p. 231. La traducción es nuestra.

¹⁸³ Fontana, Pablo (2023) *La pugna antártica: el conflicto por el sexto continente*. Buenos Aires: Guazuvirá Ediciones, p. 50.

¹⁸⁴ Fontana, Pablo (2020) “Una revolución bolchevique en las Islas Georgias”, en *Página 12*, versión online consultada el 22/06/2024.

lo que allí acontecía. Una vez enterado de que la estación había sido tomada por obreros, el capitán Hope decidió enviar una patrulla de hombres armados para recuperar el control de la situación.

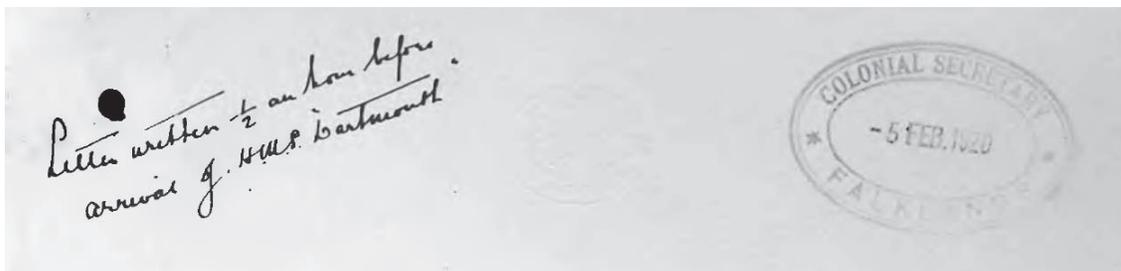


Figura 19: margen superior de la carta de Edward Binnie a Puerto Stanley. Fuente: S.G. NO. 1/20 The Magistrate's Office, 16 de enero de 1920, Jane Cameron National Archives, en SGA-PEW-1-10, p. 11

Es destacable que, si bien Binnie había escrito a Puerto Stanley pidiendo la presencia de un buque militar para sofocar la huelga, la carta no llegó a la oficina del gobernador hasta el día cinco de febrero (casi dos semanas después), y su fecha de recepción coincide con la carta redactada el día veintidós. Observando en detalle el membrete de la carta (ver figura 19), se puede observar una anotación de puño y letra hecha por el propio Binnie en la que indica que fue escrita media hora antes de la llegada del H.M.S Dartmouth. Esto, sumado al sello que indica que su recepción fue el cinco de febrero, nos da la pauta de que el mensaje nunca salió de Grytviken, sino que fue entregada como anexo del informe final, una vez que la situación ya estaba resuelta.

En ese informe, entregado en su carta del veintidós de enero, Binnie indicaba que

There is no the slightest room for doubt that the actions on the part of Captain Hope saved unknown trouble, as a meeting of the Bolshevist was held the night before (...) threatening to cut the steam pipes and electric cable on the station. They did not expect the men from the "Dartmouth" and were not prepared for such an event (...). I dislike to imagine the outcome of the strike had not H.M.S Dartmouth been in port.
185

[no tengo la más mínima duda de que las acciones por parte del Capitán Hope nos ahorraron incontables problemas, ya que la noche anterior hubo una reunión de los bolcheviques (...) amenazando con cortar los tubos de vapor y cables de electricidad de la estación. No esperaban a los hombres del "Dartmouth" y no estaban preparados para un evento como ese (...) No me quiero imaginar el resultado de la huelga si el H.M.S Dartmouth no hubiera estado en puerto]¹⁸⁶.

¹⁸⁵ Strike among employees of Cia Argentina de Pesca, South Georgia, 22 de enero de 1920, Jane Cameron National Archives, SGA-PEW-1-10 p.5. Las imprecisiones gramaticales son del original.

¹⁸⁶ La traducción es nuestra.

Con la llegada azarosa de los hombres del Dartmouth, los líderes de la revuelta fueron arrestados y retenidos hasta el miércoles 21 de enero. Ese día, sesenta de los trabajadores de la estación fueron deportados a Buenos Aires a bordo de un buque ballenero destinado específicamente a eso. Tras la deportación de los protagonistas de la huelga, los trabajadores restantes pidieron al administrador retomar el trabajo volviendo a vigencia los contratos anteriores. Así, por la llegada azarosa de un buque fuera de ruta, terminaba la primera rebelión ballenera de corte bolchevique, pionera en el hemisferio sur e inesperado coletazo antártico de la Revolución Rusa de 1917.

2.3.2 La rebelión de Grytviken a la luz del Atlántico sudamericano

Como hemos demostrado a partir del análisis de las comunicaciones entre obreros, administrador y magistrado, la huelga originalmente comenzó por un reclamo basado en las condiciones laborales ofrecidas por la empresa el domingo 11 de enero. Sólo a lo largo de los siguientes días (lunes 13 y martes 14) la discusión se radicalizaría, incorporándose la proclama comunista de estos treinta y seis trabajadores rusos mencionados por el magistrado. Si los elementos comunistas fueron o no incorporados (exclusivamente) por los rusos es algo difícil de delimitar, pues era natural para el magistrado suponer la correlación entre origen ruso y militancia bolchevique. Sin embargo, y como hemos visto, el líder de la huelga pareciera ser más bien un militante argentino, y los elementos socialistas no les eran ajenos a las muchas nacionalidades de la estación.

De modo que los elementos de corte socialista no fueron el motivo inicial de la huelga, sino que se montaron sobre ella. Es poco probable, a juzgar por los registros existentes, que la totalidad de los obreros de la estación estuvieran a conciencia de acuerdo con la idea de un movimiento internacional de balleneros socialistas.

Respecto a este punto, es importante retomar el debate acerca de las causas del conflicto. En la bibliografía específica, los prismas interpretativos de la rebelión de 1920 repiten las lógicas utilizadas para estudiar el sindicato de 1913. En líneas generales, la bibliografía clásica ha insistido en señalar que los elementos socialistas o revoltosos fueron introducidos en las estaciones a raíz de la contratación de personal menos calificado en el Puerto de Buenos Aires. Tønnessen y Johnssen indican, por ejemplo, que la causa de la conflictividad se debía a “esta

fuerza de trabajo inferior”¹⁸⁷, mientras que Headland enfatiza que los trabajadores no eran noruegos, sino contratados en los puertos sudamericanos¹⁸⁸. Hart, por su parte, va un paso más allá, asegurando que era

imposible contratar balleneros noruegos, y la tripulación debía ser rellenada con personajes de dudosa procedencia de los puertos de Buenos Aires y Montevideo. Estas personas sin experiencia frecuentemente estaban lejos de ser satisfactorias, ya que a muchos les faltaba el temperamento de los noruegos y eran incapaces de llegar a buenos términos con la vida cruel y monótona de las islas subantárticas.¹⁸⁹

Las explicaciones de este estilo van a tono con las observaciones de los magistrados en años anteriores: como hemos mencionado, frecuentemente se atribuían las huelgas a la inferioridad de la mano de obra sudamericana, especialmente en el Puerto de La Boca¹⁹⁰. En un caso particularmente ilustrativo, la autoridad británica describió a los contratados en Buenos Aires como *beachcombers* [vagabundos/criminales]¹⁹¹.

Sin embargo, y como hemos visto en el caso de las huelgas de 1918-1919, empleados escandinavos solían ser, también, contratados en puertos sudamericanos. De modo que no son categorías mutuamente excluyentes. La propia experiencia del sindicato de Grytviken en 1913 nos habla de que la primera organización ballenera del mundo fue creada mayormente por europeos del norte; su primer manifiesto destinado específicamente a inspirar a sus compatriotas noruegos. Aún en el período de mayor incorporación de mano de obra sudamericana podemos ver la presencia conjunta de escandinavos junto a otras nacionalidades en los reclamos obreros, tal como indica el análisis de las firmas en los comunicados de las delegaciones (ver figura 1).

En una carta del magistrado Binnie a Puerto Stanley, redactado en plena rebelión de 1920, explica que no sólo más de ciento sesenta hombres se mantenían en huelga en Grytviken, sino que ahora se les habían sumado las tripulaciones de cuatro buques que amarraron en la bahía¹⁹².

¹⁸⁷ Tønnessen, Johan Nicolay y Johnsen, Arne Odd (1982) *The History of Modern Whaling*. Londres: Hurst & co., p. 282. La traducción es nuestra.

¹⁸⁸Headland, Robert (1984) *The island of South Georgia*, Londres: CUP Archive, p. 76.

¹⁸⁹Hart, Ian (2002) *The History of Compañía Argentina de Pesca*. Londres: Aidan Ellis, p. 230-231. La traducción es nuestra.

¹⁹⁰*Strike of employees of South Georgia Company, June 1918*. 10 de enero de 1918, Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-6, p. 4; *Letter from the stipendiary magistrate in South Georgia to The Colonial Secretary in Stanley*, 3 de enero de 1919. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-5, p. 1.

¹⁹¹ El término inglés *beachcomber* (traducido literalmente: “barreplayas”) se utilizaba a finales del siglo XIX para describir a los vagabundos que merodeaban las playas en busca de chatarra traída por la marea que fuera útil para vender, fundir o reutilizar. A principios de siglo XX empezó a usarse de manera despectiva para señalar a los marineros desempleados que se ganaban la vida en trabajos menores de los puertos, frecuentemente asociados a hurtos menores y trabajos de dudosa procedencia. *Letter from the Magistrate 's Office, South Georgia*, 18 de diciembre de 1918. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-4, p.2.

¹⁹²*S.G. No. 1/20, The Magistrate Office South Georgia*, 16 de enero de 1920, en SGA-PEW-1-10, p. 11

Aclara, además, que *the russian element has spread so much dissension among the Scandinavians that they in some cases are almost as bad* [el elemento ruso ha generado tanto disenso dentro de los escandinavos que ellos son, en algunos casos, casi igual de malos]¹⁹³.

De modo que es innegable que la conflictividad obrera aumentó en las Georgias del Sur a raíz de la incorporación de personal contratado en Sudamérica, al tiempo que todos estos trabajadores participaban de la discusión global que la Revolución Rusa había impulsado en los trabajadores del mundo y sus organizaciones. Sin embargo, nos interesa debatir los postulados que asumen que esto se debe a la nacionalidad o, como sugestivamente indican algunas de las fuentes, a cuestiones raciales. Lejos de la creencia de que los trabajadores marítimos sudamericanos tuvieran una incapacidad de adaptarse al clima subantártico, ni de una criminalidad innata de los contratados en el Río de la Plata –posiciones basadas en el orden imperial racial propio de la época¹⁹⁴– interesa aquí conocer los múltiples factores locales, singulares, y conectados-regionales, que impulsaron las huelgas –en general– y la rebelión de 1920 en particular.

Por un lado, y como ya hemos descrito en detalle, las conductas engañosas de los agentes de contratación eran más comunes en los puertos sudamericanos. Un claro ejemplo de esto son los contratos de palabra al momento de embarcar con promesas imposibles de cumplir una vez en las islas¹⁹⁵. Por otro lado, el sindicato de 1913 es un caso contundente de movilización sindical gestada principalmente por mano que, si bien en contacto con el Puerto de Buenos Aires, era mayormente escandinava. La proclama de solidaridad con Noruega es indicador de esta búsqueda.

Sumado a esto, la productividad de las estaciones no daba indicios de haber disminuido a raíz de la contratación en los puertos sudamericanos. Por el contrario, un estudio comparativo presentado por el magistrado señala que la producción de barriles de aceite en relación a la cantidad de ballenas cazadas había pasado, en casos puntuales, de 49,5 en 1915-16 a 66,4 en 1918-19¹⁹⁶; un aumento de la productividad destacable. A la vez, en el mismo período las

¹⁹³ S.G. No. 1/20, *The Magistrate Office South Georgia*, 16 de enero de 1920, Jane Cameron National Archives, SGA-PEW-1-10, p. 11-12. La traducción es nuestra.

¹⁹⁴ Burbank, Jane y Cooper, Frederick (2011) “Imperial Repertoires and Myths of Modern Colonialism”, en *Empires in World History: Power and the Politics of Difference*, Princeton: Princeton University Press, p. 287-295.

¹⁹⁵ *Strike of employees of South Georgia Company*, 10 de enero de 1919. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-6, p. 2.

¹⁹⁶ Los números responden a la Ocean Whaling Co. La tendencia se mantiene en las empresas Tonsberg y CAP, mientras que SO Whaling Co. y Tonsberg mantienen su promedio. En cualquier caso, la conclusión es que la

cantidades nominales de ballenas cazadas (y, en consecuencia, de aceite producido) aumentaron de manera significativa. En los pocos casos en los que la producción decayó, los administradores aclaran que se debió a las pobres condiciones climáticas en temporadas de caza específicas, llevando a que algunas empresas no abran la estación durante algunos meses¹⁹⁷.

A pesar de esto, lo que sí muestra una merma en estos años son los sueldos de los trabajadores. Un obrero africano (en general, provenientes de Sudáfrica y Cabo Verde) cobraba en las estaciones balleneras diez veces menos que un escandinavo por realizar el mismo trabajo¹⁹⁸, siendo justamente ese el motivo de su contratación. Al mismo tiempo, trabajadores de camadas anteriores (que habían negociado su salario con huelgas) ganaban más que los nuevos contratados, tal como hemos visto en los casos de Leith Harbour, Stormness y Prince Olav Harbour en 1919. Esta desigualdad en los pagos, no necesariamente traducida en productividad de la estación, generaba conflictos lógicos entre los trabajadores y la administración.

Por último, el período de mayor conflictividad obrera en las Georgias del Sur (1918-1920) coincide cronológicamente con el momento de mayor combatividad de la FOM en el Puerto de Buenos Aires. Sabiendo que la recontractación de obreros deportados era común, y que la estacionalidad del trabajo llevaba a distintos trabajadores a permanecer durante meses en Buenos Aires, Montevideo o Rio de Janeiro, es lógico aproximar una posible relación entre ambas geografías.

De modo que es corroborable que la mano de obra contratada en Sudamérica resultaba más combativa y menos propensa a aceptar condiciones poco claras por parte de las empresas, pero esto no se debía a su calidad inferior ni a su incapacidad de adaptarse a la monotonía climática de las islas¹⁹⁹. Por el contrario, el recorte que proponemos no es racial ni se ajusta a los marcos

productividad no disminuyó a raíz del cambio en la composición social de las estaciones. *Whaling report South Georgia season ended 31 march 1919*, Jane Cameron National Archives, SGA-WHA-1-48, p. 3

¹⁹⁷ *Interim whaling reports from Dependencies 1929*, en Jane Cameron National Archives, SGA-WHA-1-46 p. 12.

¹⁹⁸ Børresen, Dag (2010) "There is plenty of black labour to be had, African labourers in modern whaling", en *Whaling and History III*. Sandefjord: Ringstad J.E, p. 132 y Gustafsson, Ulf Ingemar, (2019). *Icebound frontiers of exploitation: networks for whaling in the Polar regions, 1904-1931*. Tesis de Maestría: Universidad de Groningen, p. 246.

¹⁹⁹ A modo de ejemplo, Hart, Ian (2002) *The history of Compañía Argentina de Pesca*. Londres: Aidan Ellis, p. 230-231 y Høva, Ernest (1929) *Etter hval i Sydhavet*, p. 27; Tønnessen, Johan Nicolay (1969) *Verdensfangsten 1883-1924*, en *Den Moderne Hvalfangst Historie Opprinnelse og utvikling*. p. 96, en Gustafsson, Ulf Ingemar, (2019). *Icebound frontiers of exploitation: networks for whaling in the Polar regions, 1904-1931*. Tesis de Maestría: Universidad de Groningen, p. 245.

nacionales, sino que parte de la base de entender los puertos como lugares de circulación de distintas experiencias de organización obrera. Estas experiencias, en muchos casos transnacionales y transestatales, nos hablan menos de la idiosincrasia laboral de determinadas naciones que de las lógicas de trabajo propias del mundo marítimo.

2.4 La vida y el trabajo después de las huelgas (1920-1930)

Entrada la década de 1920, la dinámica de la vida y el trabajo en las estaciones balleneras sufrió varias modificaciones importantes. Por un lado, el fin de la Gran Guerra significó una caída abrupta en la cotización de los subproductos de ballena en el mercado internacional. El fin de la demanda de explosivos y aceites a gran escala ponía fin a cinco años consecutivos de rentabilidad exponencial en la industria, y sacudía a las estaciones en un contexto complejo. Sin embargo, insumos necesarios para el sostenimiento de las estaciones (tales como carbón, metal y provisiones) no sólo no disminuyó, sino que aumentó su precio debido a la escasez de la postguerra²⁰⁰.

Sumado a esto, la mayor parte de las empresas radicadas en las Georgias del Sur habían invertido en multiplicar su producción en la temporada 1919/1920, apostando precisamente a la continuidad de los aumentos (o, al menos, a la estabilización de la tonelada de aceite en torno a las 80 libras). El resultado eran miles de libras en stock reposando en las estaciones a la espera de una demanda que nunca llegaría, generando una sobredemanda de productos cuya cotización de por sí se encontraba a la baja²⁰¹. Para 1921, la tonelada de aceite había caído de £88 a £37²⁰².

La situación se vería perjudicada aún más por el restablecimiento de impuestos por parte de la gobernación de Malvinas. Como hemos mencionado antes, parte de los esfuerzos bélicos por parte del Reino Unido se tradujeron en priorizar la productividad de las estaciones, relajando así la presión impositiva. Terminada la guerra, las regulaciones previas a 1914 volvieron a

²⁰⁰Hart, Ian (2002) *The history of Compañía Argentina de Pesca*. Londres: Aidan Ellis, p. 230.

²⁰¹ A modo de ejemplo, ver Capítulo 1, figura 12: *Grytviken en 1920* y nótese la visible acumulación de barriles en la estación.

²⁰²Hart. I. B. Hart. I. B. *Whaling in the Falkland Islands Dependencies 1904-1931: A history of shore and baybased whaling in the Antarctic*. 2006. P: 316-317.

entrar en vigor; limitaciones sobre la cantidad de buques empleados por cada compañía, regulaciones sobre el uso de la carcasa de ballena, entre muchas otras²⁰³.

A la par de la situación económica, debemos considerar el impacto que la rebelión en Grytviken tuvo en la dinámica del trabajo en las estaciones. En un contexto de baja rentabilidad de la industria, las empresas no podían permitirse la pérdida económica que significaba una huelga obrera de esas características. El magistrado se mostraba especialmente preocupado tras la experiencia de principios de 1920, gestionando los medios necesarios para evitar otro episodio similar. Simultáneamente, la merma de puestos de trabajo implicaba que los trabajadores contratados tuvieran, a diferencia de los años anteriores, mayor interés en conservar su puesto²⁰⁴, priorizando la continuidad por sobre las demandas puntuales.

Resultado de ambos contextos (económico y social), a partir de 1920 vemos un proceso de mejora en la calidad de vida en las estaciones balleneras. Tanto los administradores como el magistrado veían con buenos ojos el incorporar elementos que habiliten una existencia menos hostil a los trabajadores. Quizás con la experiencia de la iglesia en 1913, el plan de construir infraestructura de ocio en las estaciones coexistía con una mayor presencia militar británica en la zona.

2.4.1 Infraestructura para el tiempo libre

Quizás uno de los cambios más notorios en las estaciones tras el ciclo de conflictividad de 1920 fue la aparición de infraestructura pensada para mejorar la calidad de vida de los trabajadores. Como es lógico, las extensas jornadas laborales y la inclemencia del frío antártico seguirían significando una experiencia fundamentalmente tortuosa. Pero lo que se observa en el período 1920-1930 es una serie de estrategias diseñadas para amainar (o, cuanto menos, matizar) ese presente cotidiano hostil. Indagar en esta dimensión del mundo del trabajo en las estaciones balleneras, difícilmente rescatable en los reportes y telegramas de las autoridades, llevó a dar prioridad a un tipo distinto de fuentes y documentos: fotografías y registros filmicos. El análisis de imágenes nos permite hipotetizar sobre cuestiones ligadas a la vida cotidiana y sus

²⁰³Gustafsson, Ulf Ingemar, (2019). *Icebound frontiers of exploitation: networks for whaling in the Polar regions, 1904-1931*. Tesis de Maestría: Universidad de Groningen, p. 214.

²⁰⁴Sarlsberg og Larbits *Amtstidende*, viernes 7 de marzo de 1913, en *Nasjonalbiblioteket* [Biblioteca Nacional de Noruega], p. 2. La traducción del noruego es nuestra.

transformaciones, al uso del tiempo libre, las modificaciones en los pocos aspectos de la vida en las Georgias del Sur que no estaban directa y linealmente relacionados con el trabajo o la productividad.



Figura 20: campo de fútbol improvisado en las afueras de Prince Olav Harbour. Fuente y créditos: acervo del Hvalfangstmuseets fotosamling, Sandefjord, Noruega²⁰⁵.

Un ejemplo de esto es la incorporación de canchas de fútbol. El primer registro de un partido en las Georgias del Sur aparece en un diario portuario de Sandefjord (Noruega) en marzo de 1913. En una nota modesta, de no más de un párrafo, escondida entre elementos de mayor preponderancia, el diario indica que el 19 de enero de ese año *hvalfangerne i Grytviken og new Fortuna Bay fat hinanden Gtevne paa fidftnaevnte Sted for at prove hinandens dngtighet i fotball* [los balleneros de Grytviken y New Fortuna Bay se reunieron en el susodicho para poner a prueba sus habilidades futbolísticas]²⁰⁶. Sin embargo, no vuelven a aparecer menciones al

²⁰⁵ Citado en Thorsen, Elvind (2022) “«Fotball blant is og pingviner»Fotball på hvalfangststasjonene på Sør-Georgia 1910–1960”, en *Arbeiderhistorie* 36, n. 1, p. 7. Todos los créditos al acervo correspondiente.

²⁰⁶Ver *Fotbal paa Syd Georgia: Larvifsgutterne feiret* (fragmento), en *Jarlsberg og Larviks Amtstidende*, 7 de Marzo de 1913, Norsk Nasjonalbiblioteket, p. 2. La traducción es nuestra.

fútbol hasta muchos años después, y los partidos se llevaban a cabo en las pocas planicies de pasto *tussac* disponibles en las inmediaciones de las estaciones. En la figura 20 vemos un claro ejemplo de esto; trabajadores jugando en las afueras de Prince Olav Harbour. De fondo, al otro lado de la caleta, la estación en pleno funcionamiento.

De modo que la incorporación de canchas de fútbol formales; con piso aplanado, líneas delimitadas y arcos con red puede considerarse como un elemento de formalización y reconocimiento de prácticas preexistentes entre los obreros. Dicho de otro modo: la construcción de canchas no generó la cultura del fútbol, sino que la cultura del fútbol entre los trabajadores derivó en la construcción de canchas por parte de los administradores.



Figura 21: campo de juego en Grytviken en 1928. Fuente: material filmico consultado en el Historic Dockyard Museum, Islas Malvinas.

Este reconocimiento de las prácticas de ocio en el espacio arquitectónico de las estaciones se gestó a lo largo de la década de 1920, llegando a su punto álgido en 1928. Para ese año, casi todas las estaciones tenían su cancha de fútbol formalizada. La mejor mantenida de ellas se construyó en Grytviken, justo al lado de la iglesia, en parte por la poca inclinación del terreno y en parte para favorecer la participación en los servicios religiosos antes y después del partido.

En la figura 5 vemos el campo de juego de Grytviken en 1928. Observando en detalle podemos ver las líneas demarcatorias, arco con red y las banderas de Islandia, Noruega y Argentina flameando en representación de cada grupo. El contexto de la imagen es que entre 1928 y 1932 el deporte se formalizó en las Georgias del Sur, jugándose torneos anuales con representantes

de las distintas estaciones. Esta formalización de la competencia se dio tras el pedido específico del gobernador de las Islas Malvinas en 1927. En el primer torneo, evento retratado en la fotografía, el gobernador se trasladó a Grytviken para dar inicio formal a la competencia.

En su estudio al respecto (único al día de la fecha²⁰⁷), Elvind Thorsen interpreta los actos del gobernador a la luz de la cultura deportiva británica²⁰⁸. Sin embargo, creemos que es importante insertar este evento en el proceso general de mejora de las condiciones de trabajo tras la experiencia de 1918-1920. Lejos de ser un hecho aislado, la competitividad deportiva era vista como una buena manera de canalizar el conflicto obrero, y la inversión en actividades de esparcimiento era una de las muchas estrategias para desincentivar la huelga²⁰⁹.



Figura 22: Preparativos para competencia de Ski. De fondo, la Iglesia de Grytviken. Fuente: Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales, álbum de la C.A.P, n. 174.

Cuatro torneos de fútbol se llevaron a cabo en las islas de manera anual entre 1928 y 1932, con trofeos entregados a los ganadores y banderas de las nacionalidades participantes. A esto se le sumaron competencias de esquí (ver figura 22) y atletismo (ver figura 23). Más adelante, el

²⁰⁷ La construcción de las canchas de fútbol se menciona brevemente en Tønnessen, Johan Nicolay y Johnsen, Arne Odd (1982) *The History of Modern Whaling*. Londres: Hurst & co y Hart, Ian (2002) *The history of Compañía Argentina de Pesca*. Londres: Aidan Ellis, pero sin entrar en detalles al respecto. Aspectos arqueológicos de los campos de fútbol son analizados en Basberg, Bjorn (2004) *The shore whaling stations at South Georgia: a study in Antarctic Industrial Archaeology*, Oslo: Novus Forlag y Ulf Ingemar, Gustafsson (2019). *Icebound frontiers of exploitation: networks for whaling in the Polar regions, 1904-1931*. Tesis de Maestría: Universidad de Groningen.

²⁰⁸ Thorsen, Elvind (2022) ««Fotball blant is og pingviner» Fotball på hvalfangststasjonene på Sør-Georgia 1910–1960», en *Arbeiderhistorie* 36, n. 1, p. 17.

²⁰⁹ Ver, por ejemplo, Ulf Ingemar, Gustafsson (2019). *Icebound frontiers of exploitation: networks for whaling in the Polar regions, 1904-1931*. Tesis de Maestría: Universidad de Groningen, p. 248.

administrador de Leith Harbour invertiría en equipos de esquí, uniformes de fútbol, cordones, ropa deportiva, jabalinas, discos y rifles a presión²¹⁰.



Figura 23: Atletismo en Grytviken. Fuente: Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales, álbum de la C.A.P, n. 84.

Más allá del deporte, en la década de 1920 vemos también la emergencia de las salas de cine en las Georgias del Sur. A lo largo de los años, cinco salas fueron construidas en distintas estaciones con el objetivo de amainar la monotonía del paisaje subantártico²¹¹. La construcción de estas salas también puede leerse desde la óptica de un doble contexto: por un lado, la voluntad de mejorar las condiciones de vida para los obreros balleneros, y por el otro la necesidad concreta de evitar un período de huelgas sostenidas. Hay pocos registros de la programación de los cines antes de 1940. Sin embargo, algunas cartas escritas por el administrador de la compañía permiten ver que la mayor parte de la administración del cine estaba a cargo de los propios obreros, quienes costeaban con su propio sueldo los filmicos y libros para la biblioteca, además de tomar turnos para garantizar la limpieza del lugar²¹². En ese sentido, la puesta en funcionamiento del cine significaba algo más que el mero entretenimiento de la estación: también servía para generar una comunidad de trabajadores

²¹⁰Thorsen, Elvind (2022) “«Fotball blant is og pingviner»Fotball på hvalfangststasjonene på Sør-Georgia 1910–1960”, en *Arbeiderhistorie* 36, n. 1, p. 13.

²¹¹“Grytviken Kino”, en *South Georgia Museum News & Blogs*, consultado el 26/6/2024 en <https://sgmuseum.gs/highlights-8/>

²¹²University of Edinburgh Archives (2016) “Cinema at the whaling-stations, South Georgia: another brief look into the Salvesen Archive”, en *Library Blogs*, consultado el 26/06/2024.

puesta al servicio de objetivos más allá de los reclamos a la patronal. Así, fútbol, música, cine y baile emergen como elementos de una naciente cultura de masas que comenzaba a coexistir con las culturas de clase desde principios del siglo XX.



Figura 24: Cine en Leith Harbour. Fuente: Salvesen Archive, C1 folio 30, en Edinburgh University Library Blogs. Todos los derechos corresponden a University of Edinburgh.

La iglesia de Grytviken, por su parte, comenzó a ser utilizada como salón de reuniones, sala de conciertos y centro comunitario para uso libre de los trabajadores. Las regulaciones respecto al ocio se volvieron más laxas, permitiendo incluso bailes dentro del edificio de la iglesia. Ante la ausencia prácticamente total de mujeres en las estaciones, los hombres acostumbraban a bailar entre ellos; una práctica socialmente habilitada por el aislamiento en los confines del mundo²¹³.

Todas estas medidas pueden ser leídas bajo la óptica de generar comunidades de trabajadores centradas en el esparcimiento. La llegada de elementos de la cultura de masas a las estaciones balleneras no es mera casualidad, sino que puede leerse como parte de un proceso generalizado de cambios en el mundo del trabajo en las décadas de 1920 y 1930²¹⁴. Sin embargo, podemos

²¹³Thorsen, Elvind (2022) “«Fotball blant is og pingviner»Fotball på hvalfangststasjonene på Sør-Georgia 1910–1960”, en *Arbeiderhistorie* 36, n. 1, p. 14.

²¹⁴A modo de ejemplo, en el mismo período se observan cambios similares -el deporte, la iglesia, la cultura de masas- en las comunidades de trabajadores de la norpatagonia argentina. Mases, Enrique (2006) “El tiempo libre de los trabajadores en la norpatagonia. De la cultura política, las prácticas recreativas y deportivas al disciplinamiento social 1900-1945”, en *Quinto Sol*, n. 9-10.

afirmar que las particularidades –geográficas, sociales, laborales– de las estaciones balleneras se tradujeron en una cultura obrera específica profundamente signada por el aislamiento.

2.4.2 Construir una comunidad antártica

En íntima relación con lo mencionado, es importante mencionar el cambio visible en las regulaciones sobre la vida cotidiana de las estaciones a partir de 1920. Como hemos visto, todos los elementos ingresados a las estaciones debían ser previamente requisados y autorizados por los administradores, de modo que los objetos personales y recreativos de los trabajadores quedaban sujetos al visto bueno de la autoridad. En ese sentido, a partir de 1920 se observa una mayor presencia de objetos, productos y elementos destinados al bienestar de la comunidad.

En la figura 25, por ejemplo, vemos una fotografía de un grupo de trabajadores tomada en las barracas en 1929. En ella vemos una serie de elementos que van en la línea de lo que mencionamos anteriormente. En el centro, un acordeón de botones domina la escena. Es uno de los muchos ejemplos de fuentes visuales que comprueban el ingreso generalizado de instrumentos a lo largo de la década de 1920, en sintonía con la organización de conciertos en la iglesia de Grytviken.



Figura 25: Retrato de trabajadores en las barracas de Grytviken, 1929. Fuente: material filmico consultado en el Historic Dockyard Museum, Islas Malvinas.

Acercando la mirada, destaca la presencia de mascotas: un perro (en el centro a la derecha) y dos gatos negros (uno en brazos del hombre en la esquina inferior derecha, y otro sobre el hombre detrás de todo). Los perros estuvieron presentes desde el inicio, ya que no sólo acompañaban a los obreros sino que podían cumplir funciones dentro de la estación. Sin embargo, la introducción de gatos resulta una novedad de este período: animales cuya única función es la compañía, sin una utilidad específica en el circuito productivo de la estación. La actitud corporal de los trabajadores retratados, quienes deliberadamente buscaron a los animales para sostenerlos y posar en la foto, puede tomarse como muestra del vínculo desarrollado con ellos. En el fondo, sobre la pared blanca, una pintura (o quizás retrato) de mujer da muestra de la personalización del espacio



Figura 26: Tatuajes en las barracas de Gryrviken, 1929. Fuente: material filmico consultado en el Historic Dockyard Museum, Islas Malvinas.

En esa misma línea, la fotografía de la figura 26 da cuenta de una práctica de la que no existen registros anteriores a 1920: los tatuajes en las Georgias del Sur. El hombre de la izquierda se encuentra tatuando a un compañero con una máquina eléctrica; lo mismo el hombre de la derecha al que espera sentado mirando a cámara. Esto nos muestra que la administración permitió el ingreso de las máquinas y autorizó su uso dentro de las barracas.

Si analizamos los tatuajes de la fotografía en más detalle, vemos que los motivos siguen el canon de la cultura marítima de la época. En la figura 27 presentamos una versión digitalmente

mejorada de la misma imagen²¹⁵ en la que podemos apreciar algunos de los diseños presentes en el cuerpo.



Figura 27: Fragmento de la figura 26 contrastado digitalmente, 1929. Fuente: material filmico consultado en el Historic Dockyard Museum, Islas Malvinas.

Tanto en el codo derecho como en ambas clavículas podemos observar la estrella náutica, conocida por representar la buena suerte del marinero para encontrar su camino de vuelta a casa²¹⁶. En el pecho, justo al lado del dedo índice de la mano izquierda, se ve claramente la figura de la golondrina, utilizada para representar que el marinero navegó más de 5000 millas náuticas²¹⁷. Justo arriba, destaca la figura de un dragón (que también está presente en el brazo izquierdo, debajo de la estrella). El dragón enroscado se utilizaba a principios del siglo XX en la cultura náutica para representar que el navegante había estado en China (aunque, en determinados contextos, podía también significar la navegación por Asia o por el Pacífico en general). Por último, dos figuras clásicas destacan en el cuerpo: el ancla a la altura del ombligo (en general utilizada para simbolizar el cruce del Atlántico) y las muchas sirenas en distintos

²¹⁵ La modificación del brillo, contraste y mejora en la calidad de la imagen es nuestra. La figura 27 es un recorte de la figura 26.

²¹⁶ La locación en el cuerpo, además, coincide con la tradición náutica de principios del siglo XX: los brazos y las clavículas específicamente.

²¹⁷ Alrededor de 9500 km.

lugares. La sirena es un símbolo de múltiples acepciones, pero sin duda parte fundamental de la cultura de los tatuajes marítimos.

De modo que la inclusión de la máquina en las estaciones permitió insertar a las comunidades balleneras de las Georgias del Sur en un lenguaje simbólico compartido con navegantes de otras latitudes, a la vez que seguramente desarrollaban el suyo propio²¹⁸. Mientras tanto, al fondo de la figura 26 se puede ver, además, un instrumento de cuerdas que pareciera ser un bouzouki, pero que también podría ser una mandolina o similar. Esto va en la línea que mencionamos anteriormente respecto a la inclusión de instrumentos, que a lo largo de la década de 1920 empezarán a aparecer con más frecuencia en las fotografías.



Figura 28: Evento social en la iglesia de Grytviken. Fuente: material filmico consultado en el Historic Dockyard Museum, Islas Malvinas.

En la figura 28 se observa un evento en la iglesia de Grytviken. La ubicación del púlpito indica que no es un servicio religioso. Los músicos, separados por una improvisada división de telas y banderas, se preparan para musicalizar la situación de espaldas al resto de la sala. Se llega a observar un violoncello, un acordeón de teclas, una guitarra y un violín.

También en esta época vemos la aparición de otros elementos recreativos en los retratos. En la figura 29, por ejemplo, podemos ver un grupo de trabajadores jugando un partido de ajedrez. La decoración del fondo, así como la vestimenta de los participantes, permiten inferir que se

²¹⁸ La baja calidad de la imagen, sumada a la escasez de fuentes al respecto, hacen que este tema no haya sido estudiado hasta ahora, ni siquiera mencionado en la bibliografía específica sobre las Georgias del Sur.

trata de obreros de los escalafones más altos, quizás arponeros o secretarios administrativos. Observando el costado izquierdo vemos una botella de vidrio tapada con un corcho; sin duda destilado que acompañaba a los trabajadores en sus momentos de descanso.



Figura 29: partido de ajedrez en Grytviken, 1930. Fuente: material filmico consultado en el Historic Dockyard Museum, Islas Malvinas.

La flexibilización de la prohibición del alcohol es también un elemento presente en esta época. Si bien la regla seguía formalmente en vigencia (y la extrema borrachera era castigada por los administradores), en este período vemos la aparición de botellas en fotografías visiblemente posadas. Si tenemos en cuenta que, durante prácticamente todo el año, la única cámara de fotos en la estación era la del administrador, es improbable que el mismo no fuera consciente de los hábitos de los trabajadores. En una comunicación de mediados de 1920, por ejemplo, la oficina del magistrado reporta con enfado el estado de embriaguez de algunos balleneros, al tiempo que admitía que luego de la rebelión de principios de año permitía la fabricación de destilados a bordo del velero ALPHILD fondeado en la bahía²¹⁹.

De modo que hay varios elementos a considerar en la modificación de la vida cotidiana de los trabajadores luego del período 1918-1920. Si bien sería apresurado adjudicar todas las mejoras en a la mera prevención de la huelga, sí podemos ver con claridad que la construcción de

²¹⁹*Letter from customs officer, King Edward Cove, 3 de Junio de 1920, en SGA-WHA-2-2, Jane Cameron National Archives, p. 13.*

comunidades y de espacios de ocio formó parte de la estrategia de las empresas para disminuir el conflicto obrero. Esto es visible en el uso social de la iglesia, en la construcción de canchas de fútbol y cines, en los permisos para ingresar instrumentos musicales, mascotas, juegos, máquinas de tatuaje e incluso en la flexibilización de las regulaciones sobre bebidas alcohólicas a las estaciones.

En esa línea, en un folleto por el vigesimoquinto aniversario de la compañía, en 1929 la CAP presentaba con orgullo estos avances como publicidad para atraer a nueva mano de obra. Así, mencionaba que Grytviken contaba con agua caliente, iglesia, hospital, una buena biblioteca, un cine y una cancha de fútbol²²⁰

Todas estas medidas contribuyeron a la gestación de una comunidad obrera en las Georgias del Sur progresivamente despojada de su origen combativo. En ese proceso, la intensificación de las huelgas en 1918-1920 marcó sin dudas un antes y un después en la vida cotidiana de los trabajadores balleneros. Los alcances, metodologías y particularidades del movimiento obrero antártico deben considerarse, por ende, a la luz de estos cambios.

²²⁰ Compañía Argentina de Pesca (1929) *Compañía Argentina de Pesca S.A., 1904-1929*. Buenos Aires: Compañía Impresora Argentina, p. 20-21.

Consideraciones finales

A lo largo de esta investigación hemos realizado una primera aproximación al mundo del trabajo en las estaciones balleneras de las Georgias del Sur. Desde el inicio de la industria en aguas antárticas hasta la introducción de la caza pelágica entrada la década de 1930, pudimos ahondar en las dinámicas, particularidades y desarrollo del trabajo ballenero a lo largo de nuestro recorrido temporal.

Es claro que, a pesar de su geografía insular y remota, las Georgias del Sur se configuraron como un espacio conectado con los procesos acontecidos en Europa y Sudamérica a principios del siglo XX. Desde esa óptica, el auge de la organización de trabajadores portuarios en el Atlántico sudamericano encontró su correlato en el ensayo de la Asociación de Trabajadores de Grytviken en 1913. Poco tiempo después, el estallido de la Primera Guerra Mundial modificó las dinámicas del trabajo ballenero al incorporar nuevas restricciones, legislaciones e incluso convertir la Antártida en parte del escenario bélico europeo.

En esa línea, y como hemos detallado a lo largo del Capítulo II, es importante destacar que el período de mayor conflictividad obrera en las Georgias del Sur coincidió con el auge de la protesta a nivel mundial que siguió a la Revolución Rusa de 1917, así como con el momento de mayor intensidad en las huelgas en Buenos Aires.

Todo esto marcó el desarrollo de la vida y el trabajo en las estaciones balleneras. Como vimos, a partir de 1918 la huelga se instaló en las Georgias del Sur como la herramienta de agencia obrera por antonomasia, sirviendo como principal medida de fuerza a la hora de articular reclamos salariales, contractuales o de calidad de vida. Estos reclamos se mantuvieron estables a lo largo de los años, llevando a una serie de medidas disuasivas por parte de los administradores.

A partir del análisis de fuentes primarias hemos podido rastrear distintos tipos de medidas disuasivas y penitenciarias. Dentro de las primeras medidas registradas incluimos la utilización de listas negras [*svartlista*] desde fechas tan tempranas como 1913 a raíz de la huelga del EMS – y especialmente a raíz del primer sindicato ballenero –, la construcción de la iglesia y de un servicio religioso dictado en clave paternalista, así como la deportación a Buenos Aires de la mano del uso de buques como espacios carcelarios.

Más adelante, y a partir del aumento de la protesta generalizada, los administradores solicitarían cada vez con más frecuencia la intervención de buques militares británicos para enfrentar las huelgas. La intensificación de esta dinámica, además, coincidió con el despliegue de una nueva estrategia expansionista hacia el continente blanco. A raíz de la rebelión en Grytviken a principios de 1920, la posibilidad de nuevas huelgas generalizadas – con el agregado de elementos socialistas y potencialmente contestatarios para con la administración – la vida en las Georgias del Sur se vería fuertemente modificada. Como hemos visto, la incorporación de infraestructura dedicada al tiempo libre se desarrolló de manera contemporánea a un proceso de flexibilización de las regulaciones de alcohol, objetos y mascotas para los trabajadores, así como de medidas destinadas a la construcción de una comunidad de trabajadores en armonía con los intereses patronales. Es en esta clave que entendemos la construcción de canchas de fútbol, cines, bibliotecas y la incorporación de eventos deportivos, sociales y religiosos con mayor frecuencia y formalidad.

En base a los procesos analizados, concluimos que la conformación de un incipiente *movimiento* obrero en las Georgias del Sur se dio en este periodo, en función de las movilidades, conexiones y experiencias que dieron forma al mundo del trabajo ballenero. Tal como hemos analizado, las huelgas y protestas mantuvieron una permanente base material (es decir, el reclamo por salarios y condiciones de trabajo). Sin embargo, los registros existentes indican que las huelgas no se desarrollaron como fenómenos aislados, sino en diálogo y solidaridad con los eventos sucedidos en otras estaciones, y ligadas a la coyuntura continental y global. Esta circulación de información entre distintas comunidades de trabajadores – separados ya sea espacial, lingüística o temporalmente – se hace visible en los reclamos obreros por igualdad de salarios, así como en medidas de protesta en solidaridad para con las situaciones acontecidas en otras estaciones²²¹.

Asimismo, las fuentes analizadas muestran una conexión constante y crucial con el Puerto de Buenos Aires. Los eventos acontecidos en las Georgias del Sur – especialmente a partir de los cambios acontecidos en 1913 – no se pueden entender sin considerar la movilidad propia del trabajo marítimo, en la que el accionar del agente de contratación en La Boca podía derivar en una huelga general en Prince Olav Harbour²²², y en la que las deportaciones a puertos

²²¹ Ver los casos de Leith Harbour en junio de 1918, las huelgas coordinadas entre Stormness y Prince Olav Harbour en diciembre de ese mismo año, los reclamos en Leith Harbour en año nuevo de 1919 o el propio estallido en Grytviken a principios de 1920.

²²² *Strike of employees of South Georgia Company*, 10 de enero de 1919. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-6, p. 3

sudamericanos terminaban generando un intercambio de experiencias entre obreros de distintas nacionalidades²²³

Por último, a lo largo de todo el período estudiado podemos observar cómo la industria ballenera en general – y las estaciones terrestres en particular – moldearon, condicionaron y dialogaron con los conflictos soberanos en el Atlántico sur. La presencia de una administración británica en las Georgias del Sur, por caso, se construyó a partir de la búsqueda de cobrar impuestos a una industria que ya se había instalado con antelación. Esto es visible en el ataque militar a Grytviken en 1904 (con la exigencia de bajar la bandera argentina), la declaración de territorios antárticos y subantárticos como “dependencias” a partir de 1908, la denominación de un magistrado en las Georgias del Sur en 1909 y en las Shetland en 1912.

En ese sentido, podemos afirmar que la necesidad de un poder de policía por parte de las empresas balleneras (especialmente a raíz del auge de las huelgas) jugó a favor de los intereses del Reino Unido, legitimando la presencia militar británica en aguas antárticas a la vez que formalizaba paulatinamente su marco regulatorio. La bandera argentina, mientras tanto, seguía ondeando en la estación meteorológica de las Georgias del Sur, mientras que la estación meteorológica en Base Orcadas se mantenía en funcionamiento desde 1904, prueba contundente de un reclamo soberano todavía vigente. El desarrollo de la industria ballenera en la Antártida, por ende, jugó un rol clave en el desarrollo de los conflictos soberanos, insertándose incluso en la cadena de suministros bélicos durante la Gran Guerra.

En conclusión, esta investigación – de carácter exploratorio y que no pretende agotar las múltiples complejidades de nuestro objeto de estudio y los interrogantes que alienta– arroja como resultado la confirmación de nuestra hipótesis inicial, la interconexión y la trama en la que se desarrollan que las huelgas en las Georgias del Sur. Lejos de ser fenómenos aislados, estas protestas constituyeron parte de una serie de manifestaciones de un mismo conflicto obrero sostenido en el tiempo. Al indagar sobre ese postulado, hemos presentado el primer análisis integral de la protesta obrera en las islas, incorporando el marco historiográfico de los estudios marítimos, así como la perspectiva de la historia social y transnacional. Gracias a eso, buscamos situar los hechos estudiados en un contexto global y regional más amplio, sin restringirnos a las fronteras nacionales, indagando sus conexiones y relaciones múltiples.

²²³*Strike of employees of South Georgia Company, June 1918*. 10 de enero de 1918, Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-6, p. 4; *Letter from the stipendiary magistrate in South Georgia to The Colonial Secretary in Stanley*, 3 de enero de 1919. Jane Cameron National Archives, SGA-PEW 1-5, p. 1.

Hemos también indagado las consecuencias de la protesta en las dinámicas del mundo del trabajo antártico: su espacialidad, especificidad y condiciones de vida, sus transformaciones y potencialidades.

Esta primera aproximación al tema de estudio permitió, además, identificar posibles líneas de investigación que permanecen disponibles para la interrogación histórica, así como nuevos interrogantes respecto a lo expuesto en los dos capítulos centrales. Por un lado, es posible plantear cuestiones de orden metodológico: ¿qué elementos nuevos puede develar la reconstrucción de trayectorias individuales, biografías en los confines, entre las Georgias del Sur y el Puerto de Buenos Aires? ¿Qué otros acervos documentales podrían complementar la información que expusimos hasta aquí? ¿Es posible profundizar en el estudio del trabajo en mares antárticos a partir de la incorporación de otras geografías (por ejemplo, los puertos patagónicos y la dinámica con el continente)?

Por otro lado, el desarrollo de esta tesis nos permite formular nuevas preguntas para futuras investigaciones: ¿qué comunidad obrera se configuró en las islas y en función de que identidades y experiencias comunes? ¿Cómo se conjugaron los elementos raciales en las comunidades obreras a raíz de la incorporación de trabajadores africanos? ¿Qué elementos nuevos puede agregar al estudio de la Antártida el análisis de imágenes y videos producidos en las estaciones balleneras?

Esperamos poder transformar estos interrogantes en futuras líneas de trabajo, tomando esta investigación como punto de partida – y no de llegada – para ahondar en dimensiones menos estudiadas de la historia del espacio marítimo antártico.

Archivos consultados

- *Archivo histórico del Departamento de Estudios Históricos Navales (DEHN)*, fondos “Álbum Compañía Argentina de Pesca” y “José María Sobral”. Argentina: Buenos Aires.
- *Fototeca de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno*, colección “Postales Islas Georgias del Sur”. Argentina: Buenos Aires.
- *Historic Dockyard Museum*, material de sala antártica. Argentina: Islas Malvinas.
- *Jane Cameron National Archives*, fondos “Dependencies - General”, “Dependencies-South Georgia”, “Periodical” y “Gazzetes, publications and notices”. Argentina: Islas Malvinas.
- *Mapoteca de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno*, colección “Mapas de las Islas Georgias del Sur”. Argentina: Buenos Aires.
- *Norsk Nasjonalbiblioteket*, colecciones “Aviser” y “Bilder”, en *Nettbiblioteket*. Noruega: Oslo.
- *South Georgia Museum*, colección online. Islas Georgias del Sur.
- *The University of Edinburgh Archives Online*, fondo “Archives of Messrs. Christian Salvesen Ltd.”. Escocia: Edimburgo.
- *University of Cambridge: Digital Library*, colección “Photographs of South Georgia and whaling activities”. Inglaterra: Cambridge.

Bibliografía

- Albornoz, Martín y Galeano, Diego Antonio (2016) “Anarquistas y policías en el atlántico sudamericano. una red transnacional. 1890-1910”, en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”*, tercera serie, n. 47, pp. 101-134.
- Albornoz, Martín y Galeano, Diego Antonio (2019) “Los agitadores móviles: trayectorias anarquistas y vigilancias portuarias en el Atlántico sudamericano, 1894-1908”, en *Dossié História Marítima e Portuária – Almanak, jan-apr. 2019*, pp. 310-397
- Aramayo Alzerreca, Carlos (1949) *Historia de la Antártida*. Buenos Aires: Hemisferio.
- Basberg, Bjorn (2002) “A Ship Ashore? Organization and Living Conditions at South Georgia Whaling Stations”, en *International Journal of Maritime History*, vol. XIV, no. 1, pp. 93-113.
- Basberg, Bjorn (2004). *The shore whaling stations at South Georgia: a study in Antarctic industrial archeology*. Oslo: Novus Forlag.
- Basberg, Bjorn (2005) “In the Wake of Tønnessen and Johnsen: trends in whaling History Research after 1970”, en *The second symposium on whaling and history*, pp. 1-21
- Bello, Juan Pablo (2019) *Islas de San Pedro, las mal llamadas Georgias del Sur (1756-1957)*. Buenos Aires: Dunken.
- Berisso, Adrián (2022) *Del Arpón al palangre - historia y crónicas de la pesca en Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur*, Ushuaia: OjosVista ediciones.

- Børresen, Dag Ingemar (2006) “Hvalfangere på alle hav... Arbeidskonflikter, organisering og svartelisting i hvalfangsten 1904–14”, en *Arbeiderhistorie* 2006, p. 135-163
- Børresen, Dag Ingemar (2010) “There is plenty of black labour to be had: African labourers in modern whaling”, en Ringstad, J. (comp.) *Whaling and History III*. Sandefjord: Hvalfangstmuseum
- Burbank, Jane y Cooper, Frederick (2011) “Imperial Repertoires and Myths of Modern Colonialism”, en *Empires in World History: Power and the Politics of Difference*, Princeton: Princeton University Press
- Canclini, Arnoldo (2009) *Islas Sandwich del Sur: la Argentina en el Atlántico sur*. Buenos Aires: Zagier y Urruty.
- Capdevilla, Ricardo y Comerci, Santiago (2013) *Los tiempos de la Antártida: Historia antártica Argentina*. Ushuaia: Editora Cultural de Tierra del Fuego.
- Caruso, Laura (2008) “La huelga general marítima del puerto de Buenos Aires, diciembre 1916”, en *REMS nro. 1*, pp. 23-34
- Caruso, Laura (2012) “Sindicalismo revolucionario, trabajadores marítimos e historiografía a comienzos del siglo XX”, en *ARCHIVOS de historia del movimiento obrero y la izquierda nro. 1*, pp. 35-56
- Caruso, Laura (2016) *Embarcados: trabajadores marítimos y la vida a bordo. Sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires (1889-1921)*. Buenos Aires: Imago Mundi.
- Caruso, Laura (2017) “Federados, soldados y productores: la militancia sindicalista revolucionaria en el sector marítimo (1910-1924)”, en *ARCHIVOS de historia del movimiento obrero y la izquierda nro 10*, pp. 33-53

- Caruso, Laura y Contreras, Gustavo Nicolás (2023) “Constelaciones gremiales en el mundo marítimo argentino. La Federación Obrera Marítima y el Centro de Capitanes de Ultramar (1924-1934)”, en *ARCHIVOS de historia del movimiento obrero y la izquierda* nro. 22, pp. 19-39
- Dorsey, Kursk (2009) “Oceans”, en Iriye, Akira y Saunier, Pierre-Yves (comp.) *The Palgrave Dictionary of Transnational History*, London: Macmillan, p. 778-780
- Elzinga, Aant; Nordin, Torgny; Turner, David y Wrakberg, Urban eds. (2004) *Antartic challenges: Historical and current perspectives on Otto Nordenskjold’s Antartic Expedition*. Gotemburgo: Royal Society of Arts and Sciences.
- Fontana, Pablo (2023) *La pugna antártica: el conflicto por el sexto continente (1939-1959)*. Buenos Aires: Guazuviría ediciones.
- Galeano, Diego (2018) *Delincuentes viajeros: estafadores, punguistas y policías en el Atlántico sudamericano*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Gustafsson, Ulf Ingemar (2019) “The modern whaling industry in the Subantartic and the Antartic in 1904-1931” y “Prince Olav Harbour whaling station, South Georgia”, en *Icebound frontiers of exploitation: networks for whaling in the polar regions, 1904-1931*. Tesis de doctorado. University of Groningen.
- Haller, Sofia Clara (2023) *Balleneros, loberos y guaneros en la Patagonia y Malvinas: una historia socioambiental del mar (1800-1914)*. Buenos Aires: SB.
- Hart, Ian. (2002) *PESCA: The history of Compañía Argentina de Pesca*. Devon: Aidan Ellis.
- Headland, Robert (1982) *South Georgia: a concise account*. Cambridge: British Antartic Survey.
- Headland, Robert (1989) *Chronological list of Antartic expeditions and Historical events*. Cambridge: Cambridge University Press.

- Headland, Robert. (1984) *The island of South Georgia*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Hobsbawn, Eric (2007) *La era del capital*, Buenos Aires: Crítica.
- Mases, Enrique (2006) “El tiempo libre de los trabajadores en la norpatagonia. De la cultura política, las prácticas recreativas y deportivas al disciplinamiento social 1900-1945”, en *Quinto Sol*, n. 9-10, p. 73-97.
- Montalván, Cristina (2014) “La actividad ballenera: vínculos platenses y testimonios montevidianos”, en *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*, vol. 5, no. 1 p. 1-15.
- Osterhammel, Jurgen (2015) *La transformación del mundo: una historia global del siglo XIX*, Barcelona: Crítica
- Quiroz, Daniel (2020). “Operaciones balleneras tradicionales en las costas sudamericanas: características, transformaciones y continuidades”. *Estudios Atacameños*. <https://doi.org/10.22199/issn.0718-1043-2020-0020>
- Quiroz, Daniel (2022) “El buque-factoría Gobernador Borjes y la caza de ballenas desde Punta Arenas (1906-1914)”, en *Magallania*, Vol. 50:11, p. 1-28.
- Quiroz, Daniel y Carreño, Gastón (2017) “Las plantas balleneras en Chile: historias de abandono - el Caso de la Planta de San Carlos de Corral, Valdivia”, en *Tessituras*, vol. 5 n.1, p. 9-28.
- Quiroz, Daniel y Toledo, Patricio (ed.) (2014) *Balleneros del sur: antropología e Historia de la industria ballenera en las costas sudamericanas*. Santiago de Chile: edición del autor.
- Thorsen, Eivind (2022). “Fotball blant is og pingviner: football på hvalfangststasjonene på Sør-Georgia 1910–1960”, en *Arbeiderhistorie* 36 (1), pp. 7-22.
- Tønnessen, Johan Nicolay y Johnsen, Arne Odd. (1982) *The History of Modern Whaling*. Londres: Hurst & Co. Publishing.

- Vairo, Carlos; May, Guillermo y Molina Pico, Horacio (2007) *Antártida: Asentamientos balleneros históricos*. Ushuaia: Museo Marítimo de Ushuaia.
- Walton, DWH. (1982). *The first South Georgia leases: Compania Argentina de Pesca and the South Georgia Exploring Company Limited*. Cambridge: Cambridge University Press.