



LA ACTIVIDAD BALLENERA: VÍNCULOS PLATENSES Y TESTIMONIOS MONTEVIDEANOS

WHALING: PLATENSES LINKS AND MONTEVIDEAN TESTIMONIES

Lc. Cristina Montalbán*

Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos – Museo Naval de Montevideo
Montevideo – Uruguay
cristmon@adinet.com.uy

FECHA DE RECEPCIÓN: 18 noviembre 2013 – **FECHA DE ACEPTACIÓN:** 05 diciembre 2013

RESUMEN: Esta investigación trata de la actividad ballenera, actividad que desde el período colonial demostró una estrecha interrelación entre los puertos del Río de la Plata. Esta realidad está fundamentada en documentos y bibliografía, fuentes que nos sirvieron para desarrollar el tema de la caza de la ballena en aguas antárticas y subantárticas, demostrando las capacidades de la industrialización y los elevados réditos que obtenían en especial ingleses y americanos. Paralelamente quedaban en claro los frustrados intentos españoles tanto para controlarlos como por llevar adelante planes de explotación en ese sentido. Pero lo realmente novedoso fue el hallazgo –en una fuente tan importante como la prensa de la época- una serie de noticias que nos hacían conocer que un numeroso grupo de jóvenes uruguayos tomaron parte en varias campañas de caza de ballenas integrados en la Compañía Argentina de Pesca. Ese trabajo inusual fue cumplido al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, y, de acuerdo a las interesantes testimonios de algunos de estos muchachos, nos fue posible conocer algunos datos sobre la vida en esa factoría, acerca del increíble porcentaje diario de caza, e incluso hechos que evidencian la importancia estratégica de la zona, al denunciar la presencia y acciones de buques de guerra alemanes.

PALABRAS CLAVES: Actividad Ballenera – Compañía Argentina de Pesca – Trabajadores Uruguayos – Testimonios

ABSTRACT: This research concern about whaling. This activity demonstrated from the colonial period, a close relationship between the River Plate harbours. This reality is founded on documents and bibliography, sources that helped us to develop the whaling theme in Antarctic and sub-Antarctic waters, demonstrating the industrialization capabilities and the high benefits especially obtained by English and American catchers. In the same way, we can comprobante clearly the frustrated Spanish attempts to control in such a manner to carry improving plans in this regard. But the real novelty was the finding –in a source as important as the time press- one series news that made us aware that a large group of young Uruguayans took part in several hunting whales campaigns integrated in Argentina Fishing Company personal. This unusual work was performed at the beginning of World War II, and according to the interesting testimonies of some of these guys, we could know some datas about life in that factory, notice of incredible average daily hunting, and even facts that evidence the strategic importance area in which denounced the presence and actions of German war ships.

KEY WORDS: Whaling – Argentina Fishing Company – Uruguayan Workers – Testimonies

* **Correspondencia:** Cristina Montalbán. Centro de Estudios Navales y Marítimos – Museo Naval, Rambla Charles de Gaulle s/n esquina Luis A. de Herrera, Montevideo, Uruguay.

1. INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo trataremos sobre la actividad ballenera, la cual mostró –desde los tiempos coloniales- una intensa y prolongada interacción entre Buenos Aires y Montevideo.

Abundantes documentos y fuentes bibliográficas nos han facilitado la información que refiere a la época hispánica, donde se demuestra la preocupación de la corona, las autoridades virreinales y la sede naval del Apostadero, por las dificultades que se presentaban para ejercer una custodia efectiva de las regiones australes, donde las naves extranjeras, acopiaban –de manera incontrolable- los recursos loberos y balleneros.

Hemos sustentado también en distintas obras las condiciones de la actividad ballenera, desarrollando características, evolución, proyectos de explotación oficiales y privados, condicionamientos, etc.

En ese desarrollo cronológico–temático, focalizados en el tema ballenero en la región platense, pautamos la trascendencia que tuvo –a principios del Siglo XX- la creación de la Compañía Argentina de Pesca.

Con las posibilidades que brindan las investigaciones de períodos contemporáneos, procuramos enriquecer el material recogido en aquellos repositorios tradicionales, encontrando en la prensa, un aporte referencial importante.

Así, en varios periódicos del medio montevidiano encontramos desde las noticias básicas sobre arribos, zarpadas o invernada de balleneros, hasta extensas columnas que referían los cambios en esos buques, trataban el tema de quienes se ocupaban de la actividad o exponían el relacionamiento de agentes y compañías que estaban presentes en ambos puertos del Plata. Durante la investigación ubicamos además una serie de artículos que referían informaciones sobre sucesivos embarques de un importante número de jóvenes uruguayos con destino a la factoría de la “Compañía Argentina de Pesca”.

Nos resultó interesante combinar fuentes, cotejar instancias y transcribir percepciones desde diferentes ópticas, cerrando el estudio con los relatos de aquellos uruguayos que representan un pequeño aporte en ese rescate del pasado nebuloso, que creo, es la meta de quienes trabajamos el tema histórico y en especial el de la historia antártica.

2. LA ACTIVIDAD BALLENERA EN LOS SIGLOS XVIII-XIX: SITUACIÓN, MEDIDAS Y REALIDADES

Desde el primer tercio del siglo XVIII, la demanda sostenida del aceite de ballena¹ incrementó la caza de estos cetáceos que eran rastreados en todos los mares del mundo.

Las zonas australes, asignadas por las Bulas Pontificas a la corona española, potencialmente ricas en esta especie, atrajeron balleneros de distintas procedencias. Inglaterra, que se contó entre

los primeros y principales exponentes en la actividad, continuó dicha práctica con igual intensidad, aún luego de que fuera desalojado Port Egmont² el establecimiento instalado en Malvinas.

Por otro lado los portugueses con sus armazones balleneras, accionando en el litoral de Bahía, Río de Janeiro, y Santa Catalina, constituyeron un ejemplo de organización y eficiencia. (Como dato llamativo podemos acotar que –hacia 1602- los lusitanos habían recibido sus conocimientos sobre las técnicas de pesca de la ballena y el procesamiento de subproductos, de un grupo de prisioneros vascos).

Contrariamente a la operación que realizaban los balleneros ingleses, norteamericanos o noruegos, que procesaban la ballena sobre cubierta, los portugueses salían al “mar alto” a hacer la pesca en lanchas pequeñas y con las mismas conducían las ballenas para procesarlas en tierra.

Las enormes ganancias –en las que por supuesto se incluía la recaudación de la corona portuguesa- así como la organización de las instalaciones, que utilizaban mano de obra esclava y contaban con casa-hospital, capilla, laboratorio y almacenes, constituyeron para los españoles, el modelo a seguir.

Con este ejemplo y el agravamiento de la situación, que luego del viaje de Cook (1772-75), elevó el número y amplió la zona de actuación de pescadores y cazadores en las bajas latitudes atlánticas, Carlos III decidió encarar un plan de colonización de la costa patagónica.

La Real Orden del 24 de febrero de 1778 estipuló disposiciones al Virrey de Buenos Aires y al Intendente de la Real Hacienda para el establecimiento en la Bahía de San Julián, de “un armazón de pesca de ballena, similar a la que tienen los portugueses en Santa Catalina, procurando a este intento adquirir sujetos prácticos a toda costa...”³.

Posteriormente los establecimientos a concretar serían 4: San Julián, Bahía Sin Fondo, Floridablanca y San Joseph, todos comprendidos en el nuevo Virreinato del Río de la Plata.⁴

El “Operativo Patagonia” como lo denominó Apolant⁵ se resumió en 11 expediciones, salidas desde La Coruña hacia Montevideo, transportándose entre diciembre de 1778 y octubre de 1784, 431 familias –con un total de 1.921 personas.

En 1784 se abandonó la colonización patagónica, cuyo fracaso, de acuerdo a lo expuesto por el Dr. Silva, en su obra *“La economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata”*, se basó en que los grupos inmigrantes estaban compuestos principalmente por campesinos. De acuerdo a sus conclusiones si se hubieran seguido las directivas establecidas en las Reales Ordenes, en cuanto a organizar enclaves pesqueros, dedicados exclusivamente a esta producción, abastecidos adecuadamente desde Buenos Aires y Montevideo, no sólo se hubiera compensado el esfuerzo económico que el proyecto implicó, sino que se habría cumplido además con el objetivo político y estratégico de la ocupación efectiva.

3. OTRAS INICIATIVAS

A pesar de que la empresa pesquera no despertaba demasiado interés en la burguesía rioplatense, se presentaron algunos proyectos para el desarrollo de la actividad ballenera entre los cuales podemos mencionar: 1) En setiembre de 1783, el autorizado al empresario e industrial bonaerense Francisco de Medina, y paralelamente el proyecto elaborado (en octubre del mismo año) por el Piloto de la Real Armada Basilio Villarino; 2) En julio de 1788, la propuesta del comerciante Tomás Antonio Romero para formar una empresa que tuviera un amplio espectro de caza que además de las ballenas, incluía el bacalao, arenques y lobos marinos, la cual implicaba además levantar un establecimiento –temporal o permanente- para la factoría.

Problemas por la escasa experiencia de los arponeros, y también imputados a la mala calidad de estos instrumentos de pesca, enfrentamientos o relevos de las autoridades y finalmente la creación –el 19 de setiembre de 1789- de la Real Compañía Marítima, dejaron trancos los incipientes emprendimientos.

La Real Compañía Marítima, aunó en sus objetivos: 1) los intereses defensivos, 2) colonizadores y 3) económicos, respondiendo en este último sentido, a las expectativas borbónicas tendientes a la recuperación del reino con la explotación pesquera.

Su creación respondió a las alertas reiteradas⁶ acerca de la presencia de numerosos buques ingleses dedicados a la caza en los mares australes, así como a las denuncias de las autoridades que exponían que a las pérdidas generadas por no explotar las zonas más ricas en cetáceos que tenía la corona española, había que sumársele los costos de las compras de bacalao, aceites de lobo y ballena y esperma, que eran adquiridos en el exterior –en especial a Inglaterra- que, paradójicamente, los acopiaba en mares españoles.⁷

Dicha compañía tenía privilegios exclusivos de pesca en aguas africanas y americanas, y también podía hacerlo en aguas europeas, pero –en realidad- su zona de actuación se localizó en el Río de la Plata con base en Maldonado –nombrado Puerto Menor- e Isla Gorriti, trabajando en la isla de Lobos, aguas adyacentes y zona de Puerto Deseado.

La empresa nunca tuvo resultados auspiciosos, los gastos fueron mayores que lo producido, que, de acuerdo a los informes de fines de 1790, era escaso, especialmente en Deseado, como consecuencia de la depredación que efectuaban los ingleses.

A pesar de que en Maldonado la situación se había mostrado más favorable y en el primer año se habían logrado pescar 4 ballenas que abrieron la producción invernal, el balance continuó siendo deficitario, llevando a que la Compañía no pudiera solventar los gastos y a principios de 1791, se trasladaran las familias a Maldonado, permaneciendo en Deseado sólo pescadores y cazadores y el destacamento militar.

En 1792 se procuró una reorganización, disminuyendo cargos directivos, tratando de poner al día los haberes muy atrasados y mejorando el abastecimiento de víveres, medidas que apuntaron a revertir el descontento y las deserciones de la mano de obra especializada.

En la temporada de 1794, se contrataron 2 arponeros dinamarqueses, que con 1 portugués, 1 español y 1 inglés, completaban la dotación básica para la pesca de la ballena.

Sin embargo, la falta de buques y de lanchas que apoyaran dichas operaciones, llevó a que la explotación se centrara en la caza de lobos, producción que presentaba una serie de ventajas: 1) se necesitaban menos recursos industriales, 2) las faenas podían realizarse en tierra y 3) existían numerosas loberías para explotar en Maldonado, costas de Patagonia y Malvinas.

A pesar de los esfuerzos, la guerra con Gran Bretaña, que en la práctica paralizó las actividades, y la situación deficitaria que continuó imperando en la empresa, llevó a que el 10 de julio de 1803, se pusiera fin a la Real Compañía Marítima de Pesca.

Varios años más tarde encontramos otro proyecto para la explotación ballenera.

En febrero de 1818, Juan Pedro Aguirre, solicitó al Consulado de Buenos Aires que se le autorizara la instalación de una factoría foquera y ballenera, en las islas que él designaba como “próximas al Polo Sud”, autorización que le fue concedida en agosto.

Como recordamos, esta época, de descubrimientos y adelantos en la geografía, registró la presencia en aguas subantárticas y antárticas de naves bonaerenses, compartiendo una intensa actividad –cuyo fuerte era la caza lobera- con naves extranjeras, en especial británicas y norteamericanas.

4. FOQUEROS, LOBEROS Y BALLENEROS

De acuerdo a lo expresado, tanto los proyectos como las empresas que se concretaron, pusieron en práctica la pesca de ballenas combinada con la caza de lobos y focas, coexistiendo, en principio, ambas ciclos.

El ciclo ballenero, con características propias, se inició en aguas australes en los últimos años del Siglo XIX, momento en que la existencia de ballenas había entrado en crisis en aguas boreales y las capacidades de la industria estaban en disposición y necesidad de ser aplicados en otros mares.

La actividad ballenera fue modificándose gradualmente, dependiendo del avance en los conocimientos tanto geográficos⁸ como zoológicos⁹, factores que, unidos a los adelantos tecnológicos, desembocaron en la “ballenería moderna”.

La evolución en la modalidad de caza, se instrumentó a partir del invento del noruego Sven Foyn, quien ideó y patentó un cañón lanza arpones, que disparaba un arpón de acero con aletas articuladas para asegurar el anclaje en el cuerpo de la ballena.¹⁰

El uso del cañón, que disparaba el arpón desde una distancia que no ponía en peligro a los hombres o al buque, requirió a su vez que las naves tuvieran velocidad para perseguir y dar alcance al cetáceo, aferrarlo, sostenerlo y remolcarlo

En forma paralela cambió también el procesamiento.

Antiguamente las ballenas una vez arponeadas, eran trozadas al costado del buque, derritiéndose su grasa en marmitas sobre cubierta, extrayéndose además del aceite, las barbas y el esperma.

Con la nueva tecnología, los buques cazadores arrastraban varias presas, para que las mismas fueran procesadas en bases –ya fueran terrestres o flotantes- con mayor infraestructura y capacidad y un aprovechamiento integral de la ballena.

5. LA COMPAÑÍA ARGENTINA DE PESCA

La Compañía Argentina de Pesca S.A. fue la primera empresa en instalar una planta en tierra, con edificaciones aptas para la faena e industrialización ballenera.

El establecimiento, ejemplo de la modernización de esta industria, se instaló desde noviembre de 1904 –en Isla San Pedro- Georgia del Sur, cristalizando viejos proyectos platenses.

Varias condicionantes se unieron para hacer realidad este proyecto del capitán noruego Carl Larsen.

Resultó fundamental su experiencia personal en exploraciones antárticas y el conocimiento real en cuanto a la fauna marítima en los mares del Sur, argumentos que encontraron el momento y eco favorable en los ámbitos intelectuales y políticos de la época.

No hay duda que también influyó, el aliento que representaron las fortunas enormes que habían generado la caza y la pesca en el Siglo XVIII y hasta el primer tercio del XIX, en Dundee, Noruega o Estados Unidos.

Estas determinantes propicias coadyuvaron en la creación de la “Compañía Argentina de Pesca S.A.”, iniciándose así una nueva industria lucrativa.

La empresa se registró asociada con la firma argentina Ernesto Tornquist y Cía., y estuvo presidida por Herman Schlieper, teniendo al conocido Pedro Christophersen y Theodoro de Bary como vocales y al Capitán Larsen, en calidad de gerente y comandante de la flotilla.

La factoría se localizaba en la Bahía Cumberland, en el puerto de Grytviken, nombre que en escandinavo significa “Bahía de las ollas”, haciendo referencia a las marmitas encontradas por los primeros noruegos que arribaron allí, las que habían sido usadas por los antiguos cazadores para derretir la grasa de las ballenas.

Con la intención de comenzar las tareas lo más pronto posible, el 3 de noviembre, Larsen zarpó en el buque “Fortuna”¹¹ de la mencionada compañía, que contaba con un cañón y tenía la capacidad de arrastrar entre 4 y 5 cetáceos hasta el lugar de faena.

Se había adquirido también en Noruega el ballenero a vela “Rolf”, y el velero “Louise”, a bordo del cual se trasladaron los materiales para instalar la fábrica.

Se compraron asimismo en Noruega dos casas de madera prefabricadas, una para alojamiento del administrador y los obreros y otra para la fábrica donde se instalaron los tachos para la cocción de la grasa, disponiendo además de una sección dedicada al almacenamiento de los barriles, para depósito de materiales, y para la colocación de calderas a vapor.

Las embarcaciones de la empresa operaban en plenas aguas antárticas, capturando las presas que transportaban hacia la factoría. Es de hacer notar que, como resultado de esta iniciativa para realizar la pesca de la ballena de manera continua y estable, numerosas compañías- especialmente noruegas- imitaron su accionar.

Según los informes en 1905 llegó a South Georgia la 1er. Factoría flotante, en 1906, se instaló en la Isla Decepción la Sociedad Ballenera Magallanes¹², y en el período que llega hasta 1911, se establecieron 5 compañías más en distintos puertos de la isla, resultando, que en menos de 10 años, la caza estuvo instalada en competencia firme en la Antártida.¹³

6. LOS BUQUES BALLENEROS

Según adelantamos, las circunstancias de evolución en los métodos de caza, llevaron al reemplazo de los veleros balleneros, mostrando –en la práctica- el quiebre entre la época bélica y la de la máquina. Este hecho fue registrado por los periodistas entendidos en el tema, y, en un artículo de octubre de 1924, titulado “*Lo que se va –Los buques balleneros a vela*” se destacaba la evolución,¹⁴ contrastando- las condiciones de los antiguos veleros con aquellas de las naves que, en ese momento, se ocupaban en la actividad.

Refiriéndose a los primeros, el periodista decía que “...sin excepción alguna, cada nave era, en lo que se refiere a belleza de líneas, condiciones marineras, aparejo, arboladura, etc. un modelo... Arrufados costados de proa, con bellas salidas de agua, bien lustrados y soberbiamente aparejados, los buques de aquella época navegando a un largo, superaban en velocidad los más rápidos vapores...”.

El mismo artículo agregaba que quedaban entonces- en 1924- solamente tres balleneros de dicho género: el “Wanderer”, el “Charles W. Morgan” y el “Margaret”. Este último era el único que aún se dedicaba a la pesca, aunque los resultados, lejanos a justificar su actividad, determinaban que la de ese año fuera su última campaña.

La pesca, en el primer cuarto de siglo, decía el artículo, se realizaba, "...con ligeros cazaballenas y se beneficia su producto en buques fábricas que son a la vez naves de apoyo de los primeros...".

Debemos establecer que las factorías flotantes eran –inicialmente– buques viejos, transformados sólo para transportar y alojar la planta, fondeada en un puerto seguro donde operaba toda la campaña, procesando a su costado las ballenas cazadas.

Esos buques no representaban aún el "buque fábrica" o "buque factoría", desarrollado a partir de 1925. Uno de los mejores ejemplos de este tipo de buques era el "Lancing" de la compañía "Globus" que, además del adelanto tecnológico de su planta de procesamiento, poseía una rampa en popa para izar las ballenas que habían sido dejadas flotando señalizadas por los cazadores, y que, una vez a bordo se faenaban, procesaban y almacenaban los productos¹⁵

Este avance había dotado a la actividad ballenera de mayor eficiencia y rentabilidad, sumando el factor de su desplazamiento hacia alta mar, donde podía localizarse el recurso pesquero y practicar su procesamiento, demostró asimismo la ventaja fiscal al evitar el pago de concesiones.

7. LOS TRABAJADORES

Tenemos que reconocer que paralelamente a la evolución tecnológica de la actividad ballenera, también evolucionaron quienes participaban en ella.

Debe tenerse presente el importante número de personas que requería la práctica: un porcentaje menor y calificado en la pesca, y una participación –menos especializada– pero bastante mayor, involucrados en el procesamiento.

Estos recursos humanos, partícipes en tan duras tareas, adherían en base a distintos incentivos, en primera instancia algunos continuaban la tradición de sus orígenes o de sus familias, una mayoría se unía por el atractivo de los buenos salarios, y otros se sumaron tomando en cuenta el giro que habían dado las alternativas de las primeras épocas, comprobándose que las condiciones de trabajo se habían vuelto menos rígidas y mejor organizadas al operar en flotillas, con apoyos de radio, médicos, etc.

De acuerdo a las propias declaraciones del Capitán de uno de los buques cazas, "hijo y nieto de capitanes de balleneros", entrevistado por un cronista "... la tarea de la caza de ballenas con los buques a vapor es relativamente fácil, comparada con los tiempos de antaño cuando se hacía con barcos a vela o dotados de máquinas de poca fuerza, cuando en muchas ocasiones en botes... en que iban a arponear el cetáceo y hasta algunas veces el mismo ballenero era deshecho por la ballena conjuntamente con la tripulación"¹⁶.

El periodista que había tratado sobre la desaparición de los antiguos balleneros a vela¹⁷, compartía el criterio de que había habido un cambio, comentando en dicho artículo que "Los cazadores de ballenas de hoy, con pasar una vida nada envidiable, son unos potentados...

burgueses si se compara con la tripulación de los buques balleneros a vela que conocíamos en nuestro puerto hasta hace unos 25 años...”.

Las expresiones que agregaba a continuación exponían duras críticas sobre los trabajadores de lejanas épocas, asentando su opinión desfavorable al expresar que “... Los pescadores de entonces... felizmente han desaparecido...” y agregaba que, si bien entre los trabajadores actuales figuraban “... también algunos sujetos “indeseables”, lo cierto es que los últimos son a aquellos como escolares de 2º año a los huéspedes oficiales de Ushuaia, u otro presidio de fama...”.

Estos juicios reprobatorios determinaban también que en los primeros tiempos, muchos de los que embarcaban –y retomo la cita- eran “... criminales y ladrones que no tenían asilo posible en este puerto, Buenos Aires, Punta Arenas, etc., ... eludiendo la acción policial... allá fueron a otras latitudes, no sin antes pagar a bordo una gran parte de sus fechorías...”.

Los conceptos censurables vertidos en las columnas periodísticas denunciaban asimismo a los “reclutadores” que se encargaban del enganche de las tripulaciones. Las modalidades según se detallaba, pasaban de la práctica del engaño a la de la fuerza, y se decía que estos sistemas habían sido usuales para cumplir con el reclutamiento en algunos puertos, entre los cuales estaba Montevideo.

El artículo completaba el cuadro con un final no menos drástico, diciendo: “En una palabra la vida a bordo de los balleneros de entonces se rigió por los palos, tiros, puñaladas, etc. no reinando allí otra ley que la del más fuerte...”¹⁸.

Con una mirada contrastante, rescatamos otros enfoques que señalaban la cultura particular de este oficio de alta exigencia, desarrollado en ambientes inhóspitos, alejados del entorno común y familiar, condiciones que, según aseguraban esas fuentes, promovían una cultura particular, con tradición secular, organizada y solidaria.

8. EL PUERTO DE MONTEVIDEO

En base a su geografía y estructura logística, el puerto de Montevideo registró usualmente el ingreso de flotillas balleneras que utilizaban los servicios de empresas y agencias con filiales en ambas orillas del Plata

Las páginas marítimas de los periódicos locales asentaron los movimientos de estos buques noruegos, británicos y rusos, que, de manera regular, zarpaban desde Montevideo hacia los mares del Sur entre fines de setiembre y mediados de octubre, regresando entre mediados del mes de abril y comienzos de mayo¹⁹.

Luego de la escala en Montevideo, los balleneros de la flotilla inglesa continuaban hacia Inglaterra, donde una vez alijados se aprestaban a la campaña al Sud de Capetown o Africa del Sur, regresando para la temporada de verano de pesca austral

Los balleneros noruegos permanecían en la invernada, anclados en el espigón F de la Dársena II, comenzando a alistarse en setiembre, practicándoseles –con antelación- las reparaciones necesarias, especialmente en sus propulsores.

Es de hacer notar que esta sección fue conocida como “Puerto Ballenero”²⁰ y siempre se apreciaban allí más de una docena de buques cazadores.

Al arribo del buque fábrica, encargado de transportar las provisiones, el combustible, la pólvora, ropas, y efectos diversos de pesca, así como el grueso de la tripulación que se había licenciado, quedaba alistada la flotilla para iniciar la campaña.

Según datos aportados en las esferas marítimas, en la invernada 1927-28, cada buque ballenero había gastado de 10 a 12 mil pesos por concepto de reparaciones y pintura, a lo que se sumaban importantes sumas invertidas en la adquisición de provisiones de boca y materiales.²¹

En general la flotillas comprendían unas 15 unidades, en su mayoría de pequeño porte –entre 97 y 128 tons.-, casco de hierro reforzado, máquinas de gran potencia y evidentes condiciones marineras que las habilitaba para la tarea en las aguas peligrosas de dichas latitudes.

La tripulación de los cazadores se situaba –promedialmente- entre 10 y 12 hombres, mientras que el buque fábrica, contaba entre un mínimo de 50 efectivos y un máximo de 150.

En 1930, la crisis económica afectó la actividad ballenera con una fuerte caída de precios, determinando que la casi totalidad de las empresas suspendieran las operaciones. Como consecuencia, la mayor parte de los buques–fábricas permanecieron en los puertos de su matrícula y en el de Montevideo solamente habían quedado, haciendo la invernada, 10 o 12 cazadores.

En la campaña del año siguiente 1931-32, algunas compañías, noruegas e inglesas, reiniciaron la actividad, a fin de cubrir ciertos rubros de productos en los que se había mostrado interés.

Según un artículo del diario “La Mañana” de Mayo de 1932,²² esta noticia resultaba alentadora para los trabajadores de dichas compañías, pero también para aquellos montevidianos involucrados en la cadena de servicios, que se encontraban entonces desocupados

Es de orden establecer que a pesar de estas crisis y alternativas la operativa de la Compañía Argentina de Pesca nunca se detuvo. De acuerdo a ese funcionamiento ininterrumpido, el “Harpon”²³, realizaba en cada año su escala acostumbrada en Montevideo. Ya iniciada la Segunda Guerra Mundial- la prensa destacó el embarque, en dicho buque, de varios jóvenes uruguayos, y aun cuando el período bélico impuso otra pausa total a la ballenería, tampoco entonces cesó la actividad de la Compañía Argentina de Pesca, en cuya factoría continuaron sirviendo un número importante de uruguayos.

9. URUGUAYOS RUMBO A GRYTVIKEN

El 26 de octubre de 1940 registramos las primeras noticias sobre la incorporación de 60 muchachos uruguayos contratados por la Compañía Argentina de Pesca, que zarparon en el “Harpón”, para ir “por primera vez” a desempeñarse en la actividad ballenera en los mares del Sur.

Se conoce que en la plantilla de trabajadores de la citada compañía, había un porcentaje importante de noruegos, seguidos en número por los británicos, barreras idiomáticas que sumadas las condiciones del clima, la soledad y el alejamiento por varios meses, podrían haber desestimulado a nuestros compatriotas. No obstante, las retribuciones salariales, unidas a la contratación grupal, y el conocimiento de que la Compañía poseía tan buena infraestructura productiva como en referencia a las dependencias para sus obreros²⁴ sin duda influyeron favorablemente.

Por otro lado los uruguayos no iban a trabajar en la difícil y riesgosa tarea de pesca, sino que –mayoritariamente- estaban destinados a cumplir funciones en la factoría, dedicados a la industrialización, procesamiento de la grasa, de la carne y de los huesos, en las separadoras para el aceite, en la fabricación de guano y de “Verdum”.

Los muchachos estuvieron de vuelta en Montevideo el 30 de abril, y mientras el “Harpón” fondeaba en el antepuerto, les aguardaban en el muelle de escala una multitud de familiares y amigos, a quienes se sumó un periodista de “La Tribuna Popular” que difundió la experiencia.

Algunos de los barbados viajeros, identificados como Eduardo Triunfo, hermano de quien fuera “un famoso boxeador”, Enrique Bentancour, también ex “famoso” jugador de fútbol del Club Defensor, y “Tarzán” Hilario Sosa, fueron los interlocutores “de avanzada”.

En principio ellos destacaron la satisfacción general por los beneficios económicos obtenidos –algo más de mil pesos cada uno- a lo que se agregaba una cantidad que la compañía había entregado a las familias, durante su servicio.

También era cierto –pensamos- que la tarea ameritaba una buena retribución, porque además de establecer que el trabajo tenía sus riesgos, los entrevistados consignaron que las jornadas implicaban 10 horas diarias y un turno nocturno en que se realizaba la producción de guano.

El trabajo requería de toda la mano de obra disponible, y en este sentido se había permitido incluso que se integraran –y cobraran como los demás- tres polizones que habían embarcado clandestinamente. Uno de los ellos –Jerez- había decidido quedarse en la factoría, según aclararon estos compañeros, porque no tenía padres.

Tal explicación nos da la pauta de que –a pesar de tratar de rodear a los trabajadores de un ambiente amigable- la mayoría realizaba la campaña con el entusiasmo de la paga sustanciosa, pero anhelando el regreso al ámbito acostumbrado y sobre todo a la familia.

Al día siguiente a su arribo, uno de los jóvenes concurrió a la redacción, profundizando en las informaciones recogidas en primera instancia por el reportero.

En la reunión, Eduardo Triunfo, quien declaró que había embarcado en el “Harpón” porque no tenía trabajo, aportó detalles interesantes sobre la estadía en la estación de Grytviken. En principio describió la isla como “un espectáculo verdaderamente impresionante” y “asombroso”, “parecido” a lo que podía verse en el cine pero “real”.

En tiempos de faena –dijo- convivían unos 350 trabajadores, y había en el establecimiento unas cuatro o cinco mujeres, una de ellas la esposa del radiotelegrafista, que era inglés, al igual que el magistrado.

Agregaba que había un toro y una vaca, bandadas de pingüinos y “otros bichos raros” (que suponemos serían los renos que la misma compañía había introducido en la isla años antes).

La temperatura, casi constante era de 5° bajo cero, sin que pudieran recurrir para paliarla a ninguna bebida alcohólica- ya que terminadas las pocas que habían llevado, no se encontraban entre los productos disponibles en una especie de tienda que era el único comercio.

A puro mate y té, que era la bebida más común, complementaban la comida que según su opinión, era abundante pero no demasiado gustosa.

La vida resultó –a juicio del entrevistado- extremadamente monótona, quebrada por la escucha –en ocasiones- de algunas estaciones argentinas y el principal pasatiempo que eran los “picados” que a las 22.00 hrs., se disputaban en la cancha de fútbol, agregando que en ese horario, en Grytviken, aún era de día. Los rivales de los criollos habían sido los tripulantes noruegos de los buques cazas “Morsa” “Narval”, “Foca”, “Don Miles” y “Horca”.

Triunfo se reconoció como el Capitán del equipo, y según recordó, habían ganado los 4 encuentros disputados, perdiendo el invicto con el “team” del “Queen of Bermudas”.

Por último, para dar idea de lo que constituía el nivel de capturas informó que el “Morsa” había batido el record de caza con 190 ballenas.

Recordó también momentos dramáticos, entre los cuales señaló el fallecimiento de 4 noruegos, 3 por enfermedad y otro al caer de una montaña, lo que exponía los peligros naturales, a los que se agregaron aquellos provocados por la guerra, señalando que una nave alemana, se había llevado 3 buques noruegos que estaban operando en la isla.

10. NUEVAS EXPERIENCIAS

En la campaña siguiente, que comenzó en octubre de 1941 y finalizó a mediados de junio de 1942, nuevamente un cuarto de la tripulación del “Harpón” (de 200 tripulantes) estuvo conformada por uruguayos.²⁵

Al igual que los que integraron la anterior campaña, señalaron, al regreso, su satisfacción por las remuneraciones obtenidas a la par que destacaran la excelente organización que existía en South Georgia en procura de hacer menos dura la vida y el propio trabajo.

Mario Méndez Umpiérrez, un joven de 19 años, fue en esta ocasión, quien se prestó a comunicar la experiencia. En principio alabó también el paisaje de Grytviken, destacando su bahía rodeada de montañas y lagos helados. Según relató, pronto él y sus compañeros, recorrieron y admiraron todo el entorno, dedicando el domingo, día que tenían libre, para esquiar, patinar y por supuesto, jugar al fútbol contra los noruegos. Agregó que los domingos y los jueves podían ir al cine y escuchaban programas de radio argentinos destacando que- en ciertas oportunidades-, habían logrado captar alguna onda uruguaya.

Como una prueba más de la excelente organización, Méndez se refirió también al almacén, donde –según informó- se abría una cuenta a cada trabajador, proveyéndole de lo que necesitaban, como ser cigarrillos, dulces o ropa, un surtido variado de productos, en el que estaban exceptuadas las bebidas alcohólicas.

Esa medida, ya resaltada por el anterior entrevistado, tuvo como únicas excepciones las fiestas de Navidad y Año Nuevo, donde se les había distribuido una ración, consumida durante la comida compartida entre todos los uruguayos.

Comentó también que el frío se había hecho sentir particularmente en esas fechas, pero que prácticamente había nevado durante toda la estadía. A raíz de las bajas temperaturas, el joven, que trabajaba en el “Verdum”, (un polvo que se procesaba de la carne del lomo de la ballena y que se utilizaba para la curación del ganado), había sufrido el congelamiento de 2 dedos, viéndose imposibilitado de trabajar por varios días.

Al rigor del clima se agregó además el riesgo implícito de la presencia de corsarios alemanes, considerándose las islas dentro de la zona de conflicto.²⁶

Esto, sin embargo, constituyó una ventaja en lo económico, puesto que el salario –ya de por sí alto- se había incrementado en 50%, promediando cada trabajador un sueldo de alrededor de 2.700 pesos.²⁷

Por otro lado, se refirió asimismo al éxito que se había alcanzado en la campaña respecto a la caza –contabilizando en más de 1000 las ballenas faenadas. De acuerdo a su relato la flotilla integrada por noruegos, excelentes marinos y arponeros, llegaban a traer hasta 36 ballenas al día. Esto llevó a que los directores noruegos, quienes habían instrumentado la organización para el mejor rendimiento, reconocieran que los grupos de tierra no daban abasto para procesar los cetáceos, a pesar de las jornadas de más de 10 horas, y el pago de extras para incentivar la productividad.

De acuerdo a lo expuesto, se tuvo que ordenar a los encargados de la caza que trajeran sólo dos ballenas por cada buque para que pudieran regularizarse las tareas de procesamiento.²⁸

Estos resultados auspiciosos decidieron a otro núcleo importante de jóvenes compatriotas a sumarse en la campaña iniciada con la zarpada del “Harpón” el 15 de setiembre de 1942, registrándose su regreso el 10 de julio de 1943.

Lamentablemente con esta noticia se cierra la serie de notas sobre este interesante vínculo laboral con la Compañía de Pesca Argentina, la cual, como todos conocen, continuó sus actividades hasta 1961.

11. A MODO DE CONCLUSIÓN

Como conclusión de este trabajo podemos resumir que en los Siglos XVIII y XIX la pesca de la ballena constituyó para la corona española, el argumento para unir el objetivo del rédito económico al ejercicio de la soberanía y el control de las incursiones depredatorias extranjeras en las zonas australes.

Los proyectos oficiales que involucraron en su desarrollo a Buenos Aires y a Montevideo, con la pretensión de dar solución a los problemas medulares expuestos, fracasaron rotundamente, mientras que algunos de los esfuerzos privados tuvieron un relativo éxito económico, pero vinculados especialmente a la caza lobera.

A fines del Siglo XIX la actividad ballenera experimentó una evolución en base a una serie de cambios que determinaron avances y perfeccionamientos, tanto en la pesca como en el procesamiento de los cetáceos.

En el Plata, el puerto de Montevideo, fue testigo de la evolución tecnológica y operativa, instrumentando el apoyo logístico que lo situó, por años, como escala y base de internada de numerosos balleneros.

Mientras tanto, Argentina habría de encontrar en el Capitán Carl Larsen el portavoz autorizado para concretar, en 1904, la “Compañía Argentina de Pesca S.A.” que estableció la factoría pionera en Grytviken.

La interacción entre Buenos Aires y Montevideo, continuaba tan vigente como siglos atrás, empresas, agentes marítimos con sede en ambas capitales, e incluso la arribada anual de los buques de la Compañía de Pesca, confirman tal relacionamiento. En el mismo sentido señalamos el hecho de la integración inusual de un contingente de uruguayos que desempeñaron tareas en la factoría en un momento especial- como lo fue el período de la Segunda Guerra.

Dicha participación, prácticamente desconocida, quedó registrada tan sólo por los artículos periodísticos que refieren el hecho. Este olvido total es coincidente con aquel en que también ha caído la actividad ballenera, a pesar de haber tenido un papel incuestionable en la historia marítima platense.

Es indudable que este relegamiento en la memoria colectiva va de la mano de una crítica a la depredación y de las reivindicaciones ecológicas que, hoy día, ocupan un lugar de primera línea.

Estos cuestionamientos actuales, resultan una justa censura a una caza sin control. Las circunstancias no pueden sin embargo desconocer que la actividad, debidamente reglamentada, hubiera constituido una invaluable fuente laboral y de recursos. Más allá de la significación que la explotación de la ballenería implicaría para los rioplatenses, somos conscientes de que si la misma se hubiera realizado de una forma regulada, sin caer en la sangrienta depredación que caracterizó la práctica en sus postrimerías, sus recuerdos en el Plata, se hubieran preservado, así como el respeto y la admiración por los hombres que tenían la valentía y la destreza de dedicarse a la caza de la ballena.

**IMAGEN N° 1
CAZA DE BALLENAS**



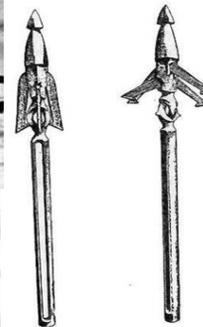
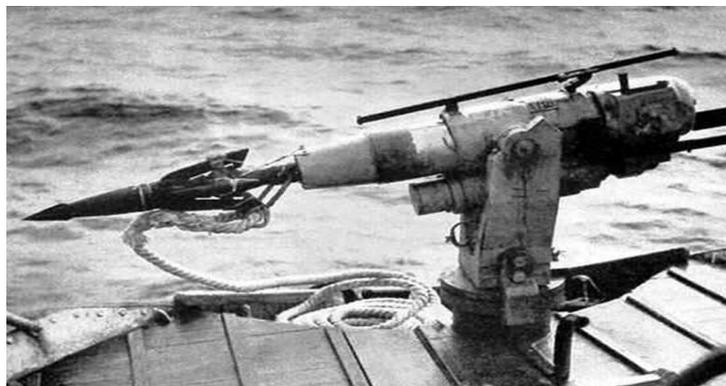
Fuente: www.whaling.com

IMAGEN Nº 2 PROCESAMIENTO DE LA BALLENA EN TIERRA



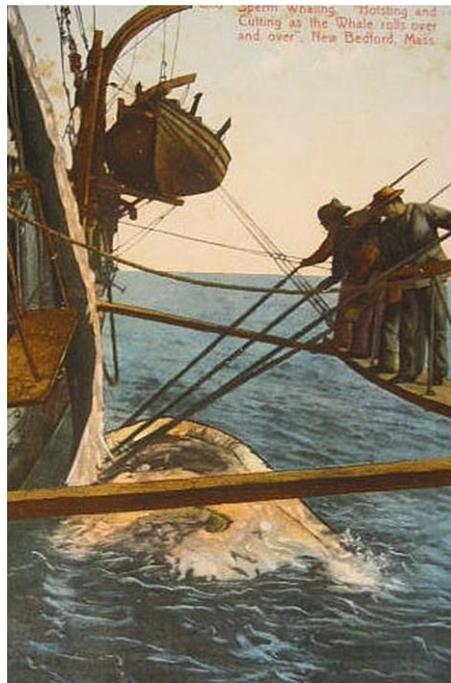
Fuente: Destéfani, Laurio. *Las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, 1900-1950* (Buenos Aires: Armada Argentina, 1991), 305.

IMAGEN Nº 3 ARPÓN INVENTADO POR SVEN FOYN



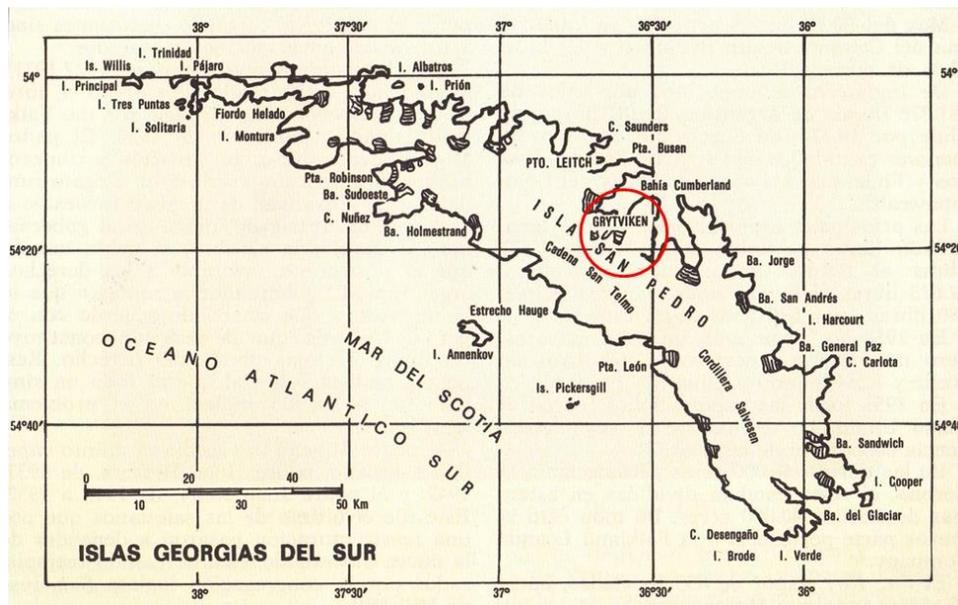
Fuente: www.svenfoyn.com

IMAGEN N° 4 PROCESAMIENTO DE LA BALLENA AL COSTADO DEL BUQUE



Fuente: www.whaling.com

IMAGEN N° 5 UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE LA COMPAÑÍA ARGENTINA DE PESCA



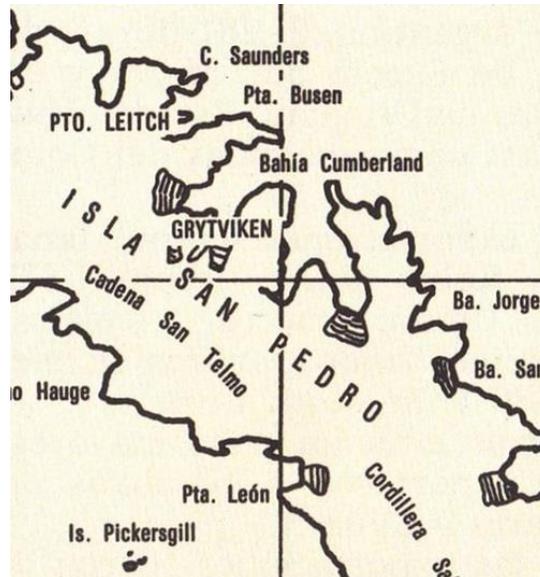
Fuente: Destéfani, Laurio. *La pesca y la caza marítima en la Argentina, 1900-1950* (Buenos Aires: Armada Argentina, 1991), 312.

IMAGEN N° 6
CARL LARSEN



Fuente: Destéfani, Laurio. *Las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, 1900-1950* (Buenos Aires: Armada Argentina, 1991), 509.

IMAGEN N° 7



Fuente: Destéfani, Laurio. *La pesca y la caza marítima en la Argentina, 1900-1950* (Buenos Aires: Armada Argentina, 1991), 312.

IMAGEN N° 8
UNA VISTA DE LOS NUMEROSOS BALLENEROS QUE TRABAJABAN EN LA FACTORÍA



Fuente: www.histarmar.com

IMAGEN N° 9
ÚLTIMOS BALLENEROS A VELA



Fuente: "Lo que se va-Los buques balleneros a vela" *El Diario* de Montevideo (20 octubre 1924), 4.
Fuente: www.histarmar.com.

IMAGEN N° 10
BUQUE FACTORÍA CON CAZADORES



Fuente: www.histarmar.com

IMAGEN N° 11
TITULARES DE PRENSA MONTEVIDEANA DEMOSTRANDO INTENSA ACTIVIDAD DE ESTE PUERTO

MARITIMAS
HOY ENTRARÁN A NUESTRO
PUERTO TODOS LOS
BALLENEROS

Llegó el "Harpón"

**NOTICIARIO MARITIMO Y
ACTIVIDADES PORTUARIAS**
LA INVERNACION EN NUES- 400 toneladas de carga general,
TRO PUERTO DE LOS BALLE- debiendo seguir para Buenos
NEROS NORUEGOS Aires en cuanto termine.

IMAGEN N° 12
PUERTO DE MONTEVIDEO – SECCIÓN DESTINADA A INVERNADA DE BALLENEROS



Fuente: Fototeca, Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos.

IMAGEN N° 13



Fuente: "El "Harpon" La Tribuna Popular de Montevideo (2 mayo 1941), 9.
Fuente: www.histarmar.com

IMAGEN N° 14
ARTÍCULOS DE Prensa DONDE SE DESTACA LA INTEGRACIÓN DE URUGUAYOS EN LA ACTIVIDAD BALLENERA



Fuente: *La Tribuna Popular* de Montevideo (2 mayo 1941), 9.

IMAGEN N° 15
ARTÍCULOS QUE RECOGEN LOS TESTIMONIOS SOBRE LA VIDA EN GRYPVIKEN



Fuente: *La Tribuna Popular* de Montevideo (3 mayo 1941), 11.

IMAGEN N° 16
NOTICIA DE UN NUEVO CONTINGENTE DE URUGUAYOS EN LA CAMPAÑA DE CAZA



Fuente: "Partirá el próximo 15 de septiembre el buque ballenero "Harpon" *La Tribuna Popular de Montevideo*" (29 agosto 1942), 5.

Fuente: "Méndez Umpierrez, joven aventurero en los mares polares, nos relata la vida de los bravos cazadores de ballenas" *La Tribuna Popular de Montevideo* (17 junio 1942), 7.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Apolant, A. *Operativo Patagonia Historia de la mayor aportación demográfica masiva a la Banda Oriental* (Montevideo: Imp. Letras, 1970).
- Capdevila, R. *Islario. Crónicas del Descubrimiento de las Islas San Pedro (Georgias del Sur) y del Aurora (Rocas Cormorán y Negra)* (Buenos Aires: Talleres de Gráfica General Belgrano, 1988)
- Destéfani, L. *Las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, 1900-1950* (Buenos Aires: Armada Argentina, 1991).
- Destéfani, L. *La pesca y la caza marítima en la Argentina, 1900-1950* (Buenos Aires: Armada Argentina, 1991).
- Quevedo Paiva, A. *Historia de la Antártida* (Buenos Aires: Asociación Polar "Pinguinera Antártica Argentina", Ed. Argentinidad, 2012).
- Silva, H. *La Economía Pesquera en el Río de la Plata* (Buenos Aires: Ed. Fundación para la Educación, la Ciencia y la Cultura, 1978).
- Vairo, C., G. May, H. Molina Pico. *Antártida. Asentamientos Balleneros Históricos* (Buenos Aires: Museo Marítimo de Ushuaia, Publicaciones Zaguier & Urruty, 2007).
- Cronología de los Viajes a las Regiones Australes. Antecedentes Argentinos* (Buenos Aires: Publicación N° 12, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, Instituto de la Producción, 1950).
- S.O.S. *Antártida* (Buenos Aires: Asociación de Exploración Científica Austral, 2006).

Compañía Argentina de Pesca S.A., 1904-1929 (Buenos Aires: Impresora Argentina S.A., 1929).

¹ El aceite de ballena era más precisamente una cera líquida que se obtenía de la grasa de estos cetáceos. El aceite más importante era el “espermaceti”. El aceite tenía variados usos: para carenar los navíos, para iluminación, trabajos en cuero, lubricante para maquinarias de precisión, etc. Otro producto que se extraía era el ámbar gris, usado especialmente en la industria cosmética y las barbas de ballena, que se usaban para las “ballenas” de los corsets, así como para la armazón de paraguas y sombrillas.

² Port Egmont cuya instalación fue conocida en 1766 fue desalojado en 1770 por la fuerza española al mando del General Juan Ignacio de Madariaga.

³ Hernán Silva. *La Economía Pesquera en el Río de la Plata* (Buenos Aires: Ed. Fundación para la Educación, la Ciencia y la Cultura, 1978), 61.

⁴ Juan de la Piedra, nombrado Comisario Superintendente elaboró un proyecto de 15 capítulos que llevaba por título “Plan para el establecimiento de la pesca y fábrica de aceite de ballenas, ballenatos y lobos marinos en la bahía Sin Fondo y puerto de San José en la Costa Patagónica, y ventajas que ofrece este proyecto al Real Erario y población de aquel punto”.

⁵ Alejandro Apolant. *Operativo Patagonia Historia de la mayor aportación demográfica masiva a la Banda Oriental* (Montevideo: Imp. Letras, 1970).

⁶ Por demás clara era la situación en los mares australes y la falta de iniciativas para paliar tales perjuicios, A las numerosas alertas sobre la presencia de balleneros se agregaban informes oficiales entre los que se contaba lo comprobado por la expedición Malaspina.

⁷ Francisco de Viedma Superintendente en el Proyecto de colonización patagónica, en una memoria dirigida al Marqués de Loreto, de fecha 1 de marzo de 1784, denunciaba la pérdida económica que significaba la actuación de los balleneros, en particular de los ingleses, quienes –decía- “...nos han abierto los ojos sobre el inagotable tesoro que trae la pesca de la ballena; pues de tan remotas regiones y a tanto riesgo se entregan a la discreción de los mares sin más puertos, sin más auxilios ni más refrescos que la inseguridad de los elementos y lo que conducen sus embarcaciones. Con estos trabajos y peligros hacen sus pesquerías, y sacan grandísimas utilidades de nosotros mismos, por medio del aceite que nos venden para carenar nuestros navíos; de modo que siendo este comercio fruto de nuestros mares, somos peregrinos de él y perdemos el dinero que nos cuesta, que debía quedar a beneficios del Estado, y el que podríamos adquirir por los mismos medios de esta nación y otras, cuyos intereses darían mucho aumento y gloria a la nuestra”. Pedro De Angelis. *Colección de obras y documentos relativos a la Historia Antigua y Moderna de las Provincias del Río de la Plata* (Buenos Aires: Imp. Plus Ultra, 659) En: Silva (1978), 85.

⁸ El conocimiento geográfico, que aseguraba la navegación, estuvo signado por los resultados de las expediciones de los balleneros de Dundee (1892-93), de Carl Larsen (1892-94), de Adrián de Gerlache (1897-99), de Otto Nordenskjöld (1901-03), lo que fue completado por las expediciones de Jean Charcot (1903-05 y 1908-10).

⁹ El estudio de la especie, de sus hábitats, migraciones, costumbres, etc. llevaron a determinar la estrategia de caza. En esta área fueron determinantes las observaciones realizadas por el zoólogo y botánico Emile Racowitza, que integró la expedición de Gerlache (1897-99).

¹⁰ A dicho arpón se le agregó una cabeza explosiva para acelerar la muerte de la presa.

¹¹ El ballenero “Fortuna” de 160 tons., considerado el más grande del mundo, se construyó especialmente para la empresa en Sandefjord. Sus características: Eslora 104 pies, manga 19.7 pies, puntal 11.7 pies, máquina de 280 HP. Llegó a Buenos Aires el 28 de octubre de 1904. En: *Compañía Argentina de Pesca S.A. 1904-1929* (Buenos Aires: Imp. Argentina S.A., 1929), 5.

¹² La Sociedad Ballenera Magallanes traspasó la concesión en 1912 a la empresa noruega Bugge Hektor Whaling Company.

¹³ En base a la importancia de la zona, Inglaterra impuso, desde 1906, el pago de derechos e impuestos por la pesca de ballenas. Esta política que levantó protestas, tuvo un ejemplo aún más criticado cuando en 1908 Inglaterra proclamó sus derechos sobre las tierras situadas en el Atlántico Sur, al Sur del paralelo 50°, situados entre los 20 y 80° Lat. W. Ante los reclamos argentinos y chilenos, el 28 de marzo de 1917, Inglaterra estableció la Lat. 58° S como límite N de la zona entre los paralelos 50°W y 80°W, reservando la soberanía sobre Islas Malvinas. En mayo de 1906 la Compañía Argentina de Pesca, firmó un contrato con Gran Bretaña, que establecía la concesión por arriendo de Grytvuken y dependencias –con límites específicos del terreno arrendado- de la colonia de Islas Malvinas. En 1946 –demostrando la

vigencia de la posición de dominio inglesa- se verificó la concesión del Gobierno Británico a la Compañía (en la ocasión por 21 años y no por 2 como se hacía hasta entonces) y arrendaba 500 áreas cerca de Grytviken y la Isla Jason de Bahía Cumberland.

¹⁴ *El Diario* de Montevideo (20 octubre 1924), 4.

¹⁵ "...la principal pesca se efectúa en alta mar, lejos de tierra, pero tan cerca del hielo polar como se puede llegar para estar un poco al abrigo... encontrar aguas relativamente mansas, sin oleaje. Una expedición moderna de cazadores de ballenas consiste en un barco fábrica de los que hay de 12 a 34 mil tons. de capacidad de carga y de un flotilla de barcos cazadores de unas 80 a 140 tons.". Llegado al sitio de la pesca los barcos chicos se desparraman alrededor del barco fábrica para encontrar sus presas. Cuando de la cofa del cazador se ve el soplo de la ballena, empiezan a perseguirla con varias velocidades de 6 a 14 millas por hora, hasta haberse colocado a una distancia de unos 30 a 50 metros cuando disparan el cañonazo que da con la vida del animal. El cazador tiene en la proa un cañoncito de un calibre de tres pulgadas y lo carga con una cantidad de pólvora y luego con el arpón. En la punta del arpón colocan una granada que explota una vez entrado en la ballena. Del arpón va un cabo de 7 pulgadas de circunferencia y que tiene unos 200 metros de largo. Una vez enganchado el arpón, ponen el cabo al guinche del ballenero y viran el animal al costado del mismo. Una vez allí, lo inflan con aire para que flote y lo largan con una bandera, faro y un pequeño transmisor radiotelegráfico que emite chispas herzianas con intervalo. Esto, para poder encontrar el animal... de día o de noche o en neblinas que abundan... Luego van a buscar otra presa. Cuando tienen... dos o tres... cazadas las toma el barquito de remolque al barco fábrica... tiene abordo una fábrica completa para utilizar todo el animal. Tiene una varadera de popa por donde la suben a una cubierta... despejada para descuartizar las ballenas. Luego de sacarle la grasa y la carne que se coloca en hervidores grandes a vapor y presión cortan los huesos con sierras circulares y sin fin para luego hervir a estos también. De esto extraen el aceite de ballenas. Los intestinos son secados, molidos y embolsados para guano. En una temporada que... dura unos tres meses en la faena, pueden utilizar alrededor de mil ballenas en una sola expedición". "La caza de ballenas" *La Tribuna Popular* de Montevideo (22 noviembre 1940), 5.

¹⁶ *La Tribuna Popular* de Montevideo (12 marzo 1940), 4.

¹⁷ *El Diario* de Montevideo (20 octubre 1924), 4.

¹⁸ *El Diario* de Montevideo (20 octubre 1924), 4.

¹⁹ Excepcionalmente encontramos noticas de flotillas –en particular inglesas- que zarpaban hacia el Sur en noviembre, llegando de regreso también entre los últimos. Aún así no batieron el record del "Harpon", que concretó extensas campañas que finalizaron en junio y julio. En la década del 50 las fechas de campaña variaron y observamos por ejemplo que los noruegos zarpaban hacia el Sur a fines de noviembre y los de la URSS comenzaban unas campañas y regresaban en otras en el mes de abril.

²⁰ En octubre de 1926, el alférez argentino José Schwartz, que había arribado para embarcar en el "Lancing", registró fotográficamente dicho sector, y la presencia de los buques cazadores.

²¹ *El Diario* de Montevideo (7 octubre 1928), 1.

²² *La Mañana* de Montevideo (19 mayo 1932), 14.

²³ Este carguero de casco de acero había sido construido en los astilleros alemanes Blohm, y botado con el nombre de "Wally" en febrero de 1897. La Compañía Argentina de Pesca lo adquirió en 1923 a la Holland Amerika Lijn, donde revistó como "Zaandijk". El "Harpón" tenía capacidad para transportar en sus tanques el equiparable a 30.000 barriles

²⁴ Según el folleto que la misma compañía realizó para el 25 aniversario de la misma, el establecimiento contaba con luz y agua, utilizándose el agua de un lago para la usina hidroeléctrica, que a través de turbo generadores suministraba la corriente como fuerza motriz y para el alumbrado, realizándose asimismo el suministro de agua para la fábrica, para consumo y para servicio de incendio. Las instalaciones incluían un varadero, un dique flotante, un taller mecánico, una carpintería, muelles de atraque, vías Decauville, fábrica para cocción de grasa, para cocción de carne y para cocción de huesos, fábrica de guano, instalación para separadores de aceite, separadoras para "glue-water" playa de desollar, depósitos varios, etc. En cuanto a las comodidades locativas existían una casa para administración, casa para los capataces, una barraca-comedor, varias barracas habitación para los obreros, una casa de reuniones, la iglesia y el hospital que tenía sala de operaciones y farmacia. Existían además una panadería, carnicería, frigorífico, el gallinero, el establo, el depósito de materiales y provisiones, la estación radiotelefónica, una buena biblioteca, un cine y una cancha de football. En: *Compañía Argentina de Pesca S.A., 1904-1929* (Buenos Aires: Cía. Imp. Argentina, 1929), 20-21.

²⁵ Dicha campaña, como la próxima- que comenzó el 15 de septiembre de 1942 y finalizó el 10 de julio y en la que también embarcaron numerosos uruguayos, se destacaron por su extraordinaria duración.

²⁶ Las instalaciones de la planta Hektor –con excepción de una casa habitación- fueron voladas, presumiblemente, para evitar su empleo militar. Con el mismo propósito había sido hundido su dique flotante e incendiada su estiba de carbón.

²⁷ Se conoce que durante la guerra la entrada a Grytviken estuvo fortificada y en la parte S se había colocado una batería de 3 cañones de 120 mm. En: Laurio Destéfani. *Las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, 1900-1950* (Buenos Aires: Armada Argentina, 1991), 316.

²⁸ *La Tribuna Popular* de Montevideo (16 junio 1942), 2; *La Tribuna Popular* de Montevideo (17 junio 1942), 7.

Las opiniones, análisis y conclusiones del autor son de su responsabilidad y no necesariamente reflejan el pensamiento de *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*.

La reproducción parcial de este artículo se encuentra autorizada y la reproducción total debe hacerse con permiso de *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*.

Los artículo publicado en *Revista Estudios Hemisféricos y Polares* se encuentran bajo licencia Creative Commons CC BY-NC 4.0.

