
Haller, S. (diciembre, 2022). "El viaje de Daniel Lamb a bordo del Breakwater (1830-1831): Un relato lobero de Patagonia y Malvinas". En *Catalejos. Revista sobre lectura, formación de lectores y literatura para niños*, 15 (8), pp. 201 - 222.

Título: El viaje de Daniel Lamb a bordo del Breakwater (1830-1831): Un relato lobero de Patagonia y Malvinas

Resumen: En 1831 tres naves loberas estadounidenses fueron capturadas en Puerto Soledad, Malvinas, en nombre de Luis Vernet, comandante político y militar de las islas, nombrado así por el gobierno de Buenos Aires. En represalia, a fines de ese año, la USS Lexington atacó Puerto Soledad dejando la colonia vulnerable y sin defensas ante la ocupación británica que tuvo lugar dos años después. El relato inédito de un tripulante de uno de los barcos apresados, Daniel Wightman Lamb, ofrecen otra mirada uno de los incidentes más narrados en la historia argentina del archipiélago malvinense. El viaje de Daniel Lamb a bordo de la goleta lobera Breakwater, que logró escapar a las autoridades malvinenses, retrata detalladamente la experiencia de trabajo y vida de uno de los cientos de marinos que frecuentaron la región, al tiempo que hace posible comprender los límites y posibilidades de las autoridades regionales ante esa explotación.

Palabras clave: viaje, Daniel Lamb, relato, Malvinas.

Title: *Daniel Lamb's voyage aboard the Breakwater (1830-1831): A sealing story of Patagonia and Malvinas*

Abstract: *In 1831 three sealing vessels were captured in Port Soledad, Malvinas, on behalf of Luis Vernet, the political and military commandant of the islands under the ruling of the Buenos Aires' government. In retaliation, at the end of that year, the USS Lexington attacked Port Soledad leaving the colony vulnerable and defenseless against the British occupation that took place two years later. The unpublished memories of a Breakwater crew member, Daniel Wightman Lamb, allow us to consider another representation of one of the most narrated incidents in the national history of the Malvinas Islands. Daniel Lamb's voyage aboard the sealing schooner Breakwater, which managed to escape the Malvinas authorities, portrays the work and life experience of one of hundreds of sailors who frequented the region. Moreover, the memoirs make it possible to understand the limits and possibilities of the regional authorities facing this exploitation.*

Keywords: voyage, Daniel Lamb, story, Malvinas.

El viaje de Daniel Lamb a bordo del Breakwater (1830-1831): Un relato lobero de Patagonia y Malvinas

Sofía Haller ¹

El 13 de agosto de 1830, Daniel Wightman Lamb, un joven de 21 años, zarpó en la goleta Breakwater de Stonington, Connecticut, hacia el Atlántico sur. Lamb escribió sobre su experiencia en aquel, el primer y único viaje lobero de su vida. Steven Lee Hartman,² su tataranieta, transcribió el relato del viaje y lo publicó, entre el 2012 y el 2017, en una sección personal del sitio web de la Universidad del Sur de Illinois, donde trabajaba. El sitio web ya no está disponible, aunque el reservorio de la *Wayback Machine*, del Archivo de Internet, permite revisitarlo.³ El viaje de Lamb es destacable porque confluyó en un evento clave de la narrativa histórica del archipiélago malvinense, generalmente cimentada en dos momentos traumáticos, la usurpación de 1833 y la derrota de 1982 (Lorenz, 2013). La goleta lobera Breakwater fue una de las naves arrestadas en 1831, en nombre de Luis Vernet, en aquel entonces el comandante político y militar de las islas Malvinas⁴ y el principal impulsor de la colonia de Puerto Soledad. El arresto de la Breakwater fue breve ya que su tripulación escapó poco después en el barco, dejando al capitán y a una de las bitácoras del viaje en las Malvinas.⁵ Lo que sucedió luego es un capítulo conocido en

¹ Sofía Haller es licenciada y profesora en Ciencias de la Comunicación de la UBA, y doctora en Historia de la UNSAM. Actualmente es becaria posdoctoral del Instituto Patagónico de Ciencias Sociales y Humanas de CONICET en Puerto Madryn, Chubut. Su tema de investigación considera la explotación de ballenas, pinnípedos y guano en la costa patagónica y en las islas Malvinas entre 1775 y 1880. Correo electrónico: shaller@cenpat-conicet.gob.ar

² Actualmente, Lee Hartman es profesor asociado y emérito de español, especializado en lingüística, en la Universidad del Sur de Illinois.

³ Disponible en:

<https://web.archive.org/web/20170201184337/http://mypage.siu.edu/lhartman/voyage.html>

⁴ El nombramiento se produjo en 1829 por el gobierno de Buenos Aires. En enero de 1831, Buenos Aires firmó junto con otras provincias el Pacto Federal, y comenzó a pertenecer a la flamante Confederación Argentina.

⁵ Un expediente judicial de la época, citado en las Memorias del Ministerio de Relaciones Exteriores, establece que existían 3 diarios que registraban los acontecimientos del viaje de la *Breakwater*: el del capitán, el de su primer oficial y el del segundo oficial. Según ese expediente los tres fueron llevados por la goleta junto con la patente del barco. Contrario a esta afirmación, sabemos que al menos uno quedó en poder de Matthew Brisbane (quien detuvo el navío en nombre de Luis Vernet), y que hoy

la historiografía argentina: Cuando la noticia de las naves embargadas llegó a Buenos Aires el cónsul estadounidense George Slacum se quejó ante el gobierno argentino, y luego envió a la corbeta de guerra USS Lexington a Puerto Soledad. La tripulación del Lexington atacó la colonia en diciembre de 1831, y efectuó una búsqueda de los involucrados en el arresto, quienes fueron tildados de piratas⁶. Luego del ataque, muchos de los colonos, intimidados, dejaron las islas a bordo del mismo USS Lexington (Fitte, 1966). Puerto Soledad quedó muy vulnerable y dos años después, en 1833, la HMS Clio se dirigió a las islas Malvinas reclamando sobre ellas la soberanía británica.

El relato de Lamb ha sido recuperado en la bibliografía de un blog inglés que establece la línea temporal histórica de Malvinas⁷. También ha sido parcialmente publicado, en su idioma original, en el boletín histórico de Stonington (Mancini, 2013), en el marco de un proyecto que estudia personas nativo-americanas como parte de tripulaciones marinas. La propuesta aquí es retomar la narración de Lamb durante su viaje a Patagonia y Malvinas, y traducir su relato con un breve comentario considerando el contexto regional. En la historia argentina el episodio del arresto de las naves loberas suele considerarse como el preludio al ataque de la *USS Lexington* y la posterior ocupación británica, en una narración encadenada de eventos que llevaron a la pérdida del dominio nacional sobre el territorio insular malvinense. Por este motivo, el incidente suele mirarse desde la lente del conflicto soberano actual, y no deja mucho lugar al estudio de la agencia de diferentes loberos y militares estadounidenses durante el suceso. Lamb y su relato de viaje presentan la oportunidad de revisitar el episodio de 1831 y considerarlo desde otra óptica y con otros matices (tal y como propone Lorenz, 2021).

El curso de la *Breakwater*, su captura, el escape y las represalias que derivaron en la destrucción de la colonia de Puerto Soledad narran un

se encuentra en el repositorio documental del Archivo General de la Nación. Un escrito ulterior de Matthew Brisbane el 13 de septiembre de 1832 manifiesta en inglés: "Lo anterior es un libro que me entregó el oficial de la Goleta *Breakwater* de Stonington Daniel Carew, Capitán, Llamándolo la Bitácora del *Breakwater*, lo cual estoy dispuesto a declarar bajo juramento cuando se requiera."

⁶ Apéndice a los documentos oficiales publicados sobre el asunto de Malvinas, que contiene el esclarecimiento de los hechos perpetrados por el comandante Silas Duncan de la corbeta de guerra de los E. U., contra aquel establecimiento y sus habitantes. Buenos Aires: Imprenta del estado. 1832.

⁷ <https://falklandstimeline.wordpress.com/bibliography/>

acontecimiento que es capaz de ejemplificar cómo lo estipulado y lo contingente se entrelazan en la historia (Zemon Davis, 1991). La experiencia de viaje de Lamb hace posible, en principio, considerar el trayecto de los marinos por estos parajes y examinar las condiciones del trabajo lobero en estas regiones. Lamb fue uno de muchos marinos embarcados en barcos loberos hacia los mares australes en el siglo XIX. Como han mostrado muchos autores, desde fines del siglo XVIII y durante el primer tercio del siglo XIX las colonias de lobos y elefantes marinos de la costa patagónica y las islas australes fueron visitadas y explotadas por tripulaciones provenientes de Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos y de los puertos bonaerenses (Kirker, 1970; Dickinson, 2017; Mayorga, 2020). Los escritos de Lamb plasman en primera persona los problemas de los loberos en el territorio. Entre otras cuestiones, Lamb describe sus condiciones de trabajo, y permite ahondar en una historia social de marinos en la región a la que pocas veces se tiene acceso en primera persona (sobre todo, en la primera persona de un marino inexperto). Lamb también refiere su experiencia de caza de animales autóctonos como choiques, patos, gansos o guarás malvineros, mostrándonos algunas ramificaciones del impacto ecológico de la actividad lobera. Una cuestión que se plasma claramente en el relato de Lamb es que el territorio lobero de la tripulación es la costa patagónica, a donde se planea volver luego de pasar el invierno en Malvinas. Por último, el problema con las autoridades de Malvinas, y el escape del Breakwater, deja ver la situación de la soberanía rioplatense sobre el archipiélago y Patagonia, en contraposición con las incursiones cinegéticas. El escape de la Breakwater arroja luz sobre las dificultades de unas autoridades malvinenses poco preparada para realizar arrestos y contenerlos.

El 5 de diciembre del 2018 me contacté por correo electrónico con Hartman, el nieto de Lamb, y él contestó entusiasmado. El manuscrito que había publicado en internet databa de 1896, y en él se mencionaba hacia el final: *Copiado por la Sra. Julia [Maxfield] Lamb*. La primera hipótesis de Hartman era que Daniel Lamb se lo había dictado a su esposa. Pero cuando le escribí considerando cómo distintos detalles de la memoria de Lamb, y algunas entradas con el nombre del marino, coincidían con la bitácora de la Breakwater presente en el Archivo General de la

Nación (AGN)⁸, Hartman evaluó la posibilidad de que en realidad Daniel escribió un informe de su viaje poco después de su regreso. Aquel manuscrito que llegó a manos de Hartman fue probablemente copiado por su esposa Julia décadas después. El recuento de Daniel evocaba nombres, apellidos e incidentes con mucha similitud al del diario de la Breakwater para haberse dictado y escrito sesenta años después del viaje. Es de destacar que lo que Lamb describe también encuentra un correlato en una crónica de la captura del Breakwater, publicada unos meses después del incidente⁹, una cuestión en la que Hartman había reparado en su propio análisis del relato.

Es importante aclarar que este fue el primero y el último viaje de Daniel Lamb a bordo de una goleta lobera, lo que no era atípico. Generalmente, los marinos más expertos, sabiendo de los riesgos y condiciones de los viajes de caza de ballenas y pinnípedos, evitaban el servicio en estos barcos por sus peligros y escasa remuneración. La demanda de trabajo solía aprovechar las manos inexpertas, dispuestas a tomar órdenes sin cuestionarlas y por menos dinero. El perfil típico de los loberos era, por lo tanto, personas que buscaban aventura, de escasos recursos y con pocas posibilidades de contratación (Farr, 1983). En su relato, Lamb incluyó la copia de una carta escrita a sus padres, en donde daba cuenta del trayecto de la nave y también de sus propias dificultades en el trabajo. Un término que se repite en el relato y correspondencia traducidas a continuación es el de *manos* [hands], proveniente en su idioma original de la expresión *manos antes del trinquete* [hands before the mast], y que en la época daba cuenta de la jerarquía de la tripulación según la disposición habitacional del barco. Los oficiales y el capitán generalmente se alojaban en las áreas más cercanas a la popa, cerca de la superestructura del barco elevada en el extremo de la popa. Las *manos* (es decir, los tripulantes), por oposición, ocupaban los cuarteles cercanos a la proa, en el castillo de proa, e incluían los tripulantes de más baja categoría, como los marinos, carpinteros o cocineros. Lamb era lo que en la industria cinegética se consideraba un *mano verde* [greenhand], sin experiencia en el trabajo, lo que sumó a sus dificultades y a sus impresiones del viaje y de sus compañeros.

⁸ AGN, FLV, Legajo 139. Logbook del Breakwater.

⁹ From the Falkland Islands, *New York Evening Post*, Jueves 27 de octubre.

Traducción del relato lobero de Daniel Lamb (1830-1831)

La historia de un viaje lobero a bordo de la goleta Breakwater de Stonington, Connecticut, en los años 1830 y 1831 d. C.

Por Daniel W. Lamb

El día 5 de febrero d. C., en la ciudad de Groton (ahora Ledyard) en el condado de New London, Connecticut, cumplí 21 años y, habiendo cumplido con mis obligaciones legales de servicio a mis padres, comencé a buscar empleo fuera de casa. Por consiguiente, en junio de ese año fui a Stonington Point, a unas diez millas de casa y me comprometí a trabajar para el capitán Charles Smith por US \$12 al mes y trabajar en el rompeolas que estaba construyendo para la mejora del puerto en Stonington Point. Mientras trabajaba allí, noté algunos barcos en el puerto que supe que estaban siendo acondicionados para un viaje lobero a lo largo de la costa de la Patagonia, para pasar dos temporadas de lobeo y luego regresar, lo que tardaría unos 18 meses. En consecuencia, teniendo curiosidad por ver algo del mundo y posiblemente para conseguir algo de dinero, decidí aventurarme en un viaje.

Habiendo obtenido autorización del capitán Smith y el pago por el trabajo que había hecho para él hasta finales de julio, embarqué a bordo de la goleta Breakwater, una goleta de proa a popa de unas 90 toneladas, tripulada por los siguientes miembros de la tripulación. Capitán Daniel Carew de Stonington, primer oficial Oliver York, de Stonington, segundo oficial Mr. Coffin, de Stonington, tercer oficial Robert Sutton, de Stonington. Mayordomo, Mathew Flores, un portugués de las islas occidentales. Estos conformaban una familia aparte a bordo del barco y vivían en la cabina. Los siguientes eran la tripulación que vivía en el castillo de proa. El cocinero Solloman Heding, un negro, las manos antes del mástil Robert Allison de Nueva York, Alexander Pollins, Nueva York, Thomas Canada, Nueva York, ... Duryea Carpenter, Nueva York, Edmund T. Irvin, Nueva York, Daniel OBrian, Nueva York, Moses Brushell, de Groton, Un indio pequot, James Freman de Groton, un negro, Frank Joseph, un portugués de las islas occidentales, Horrace Robberts, de Rhode Island. Edward Gardner de Rhode Island, un negro. Estos nombres junto con el mío

muestran la tripulación de trece hombres antes del trinquete y cuatro en la cabina, en total diecisiete.

Los dueños de la embarcación pusieron a bordo provisiones para el viaje y las ganancias debían contarse en 200 acciones; los propietarios de la embarcación tenían 100 acciones y las otras 100 se dividirían entre la tripulación según lo acordado en el momento del envío. Me embarqué por dos acciones y media, pero algunos lo hicieron por una y media. Después de hacer los preparativos debidos, cargamos agua y el jueves 12 de agosto, 1830 d. C. levamos el ancla, zarpamos y dirigimos el curso a Bonavista, una de las islas de Cabo Verde, para obtener sal para salar la piel de lobo. Otras tres embarcaciones en la misma actividad, que eran propiedad de la misma compañía navegaron con nosotros al mismo tiempo. Eran el bergantín William, capitán Wilbur, la goleta Harriet, capitán Davidson, y la goleta Free Gift, capitán Hall. Navegamos hacia el este entre Montauk Point e isla Block, cerca de la puesta del sol y la última tierra a la vista fue Lantern Hill, al noroeste de Groton (ahora Ledyard) y no vi más tierra por cuarenta días, pero todas las mañanas el sol en el este parecía salir del océano y cada tarde el sol parecía ponerse en el océano del oeste. Cómo pudo hacer esto sin apagar su fuego, lo dejo al lector que lo medite. Yo estuve mareado durante unas tres semanas y no disfruté de la comida de los marinos, pero me recuperé gradualmente y pude saborear bastante bien la comida que me tocaba. Durante el viaje hacia Bonavista los oficiales del William, del Harriet, del Free Gift y del Breakwater se lo pasaron jovialmente visitándose y los hombres tuvieron buenos tiempos. Durante el primer día el capitán Carew invitó a todas las manos a la popa a empalmar la riostra principal, lo que significa una invitación a todas las manos a que vengan a la popa y tomen un trago de ron. Por supuesto, fui a popa con el resto, pero elegí excusarme de tomar un trago. El suministro de ron de Nueva Inglaterra, que pertenecía exclusivamente a los oficiales fue pronto agotado, pero mientras duró nuestro primer oficial el Sr. York se complació de él con mucha libertad y en un momento dado sufrió un hechizo de Delirium Tremens, pero cuando se puso sobrio se volvió un oficial de primera clase.

Llegamos a Bonavista el 22 de septiembre, cuarenta y un días desde Stonington, donde nos quedamos algunos días. Cargamos sal para salar las pieles y recibimos algunas provisiones de la costa y aquellos a los que les gustó tomaron un

trago de Agua Dent, el nombre portugués del whisky. Algunos tomaron demasiado. La gente aquí es portuguesa y más negra que blanca. Vi un hombre negro que creo que medía dos metros y medio. Había algunos barcos ingleses en el puerto que se preparaban para ir a la costa de África a traer negros para llevarlos a Cuba como esclavos y nos ofrecieron \$45 por mes por hombre para acompañarlos, pero no consiguieron a ninguno de nuestros hombres.

Les vendí un poco de tabaco que había llevado como iniciativa para ganar dinero, me dieron un dólar por libra por cuatro o cinco libras. La tierra parece pobre y arenosa. Vi algunos burros y cabras pero creo que estas islas no son muy productivas. Mientras estaba en Bonavista le escribí una carta a mis padres, la única que escribí a casa durante este viaje. La siguiente es una copia.

Bonavista Sept. 26, 1830 d.C. llegué el 22.

Queridos padres:

Aprovecho la oportunidad de escribirles luego de un largo viaje a través del Atlántico. Navegamos desde Stonington el jueves 12 de Agosto, a las 4 p.m., y tomamos rumbo hacia las islas de Cabo Verde para obtener un suministro de sal. Durante los primeros diez días tuvimos buen viento y nos llevamos bien pero desde entonces hasta que llegamos al Puerto tuvimos buen viento pero por momentos viento en contra y clima tormentoso. Una gran parte del tiempo, 40 días, estuvimos sin ver tierra y el día cuarenta y uno anclamos en la bahía de Bonavista.

Los oficiales nos han tratado con mucha amabilidad, pero las manos, lamento decirlo, algunas de ellas son muy pendencieras y es difícil relacionarse. He gozado de muy buena salud desde que los dejé, aunque al principio me costó ser un marino. Pero siento que la peor parte proviene de las manos a bordo, que deprecian la moralidad como principio y como práctica y que valoran nada más que la habilidad marinera y la inmoralidad, y que no tienen paciencia para dejar que una persona aprenda. Creo que ahora, como he leído a menudo, es incorrecto confiar en la amistad de los hombres, los encuentro tan inestables como el viento. No hay nadie a bordo lo suficientemente estable como para continuar de buen humor mucho tiempo con alguien, y siquiera uno en el que me atreva a confiar en lo absoluto. Esto es difícil porque estamos embarcados en un largo viaje juntos. Pero pondré mi

confianza en aquel que me creó y que es capaz de protegerme de la manera más sabia, con la esperanza de que le agrada traerme sano y salvo una vez más a mi tierra natal. Deseo sus oraciones, queridos padres, para que un Dios misericordioso me guíe en el camino que debo seguir y que pueda estar conmigo durante todos los asuntos de la vida. Esperamos zarpar mañana por la mañana hacia las islas Malvinas, donde esperamos quedarnos tres o cuatro meses y luego proceder a la costa occidental de la Patagonia a través de los estrechos de Magallanes donde pasaremos el invierno y luego volveremos a las islas otra vez y nos quedaremos hasta que la temporada de lobo termine, y luego regresaremos a casa, lo que tengo motivos para esperar sucederá en no más de dieciocho meses desde el momento en que zarpamos de casa

Daniel Lamb

Hannah Lamb, sigo siendo tu afectuoso hijo

Daniel W. Lamb

PD: Deseo que me escriban en la primera oportunidad que tengan. Disculpen mi escritura ya que escribo apresuradamente y con malas acomodaciones.

La de arriba es una copia de la carta que envié desde Bonavista pero el plan del viaje no se siguió como se indica en la misma, como mostraré. Así, el 27 de septiembre, después de completar nuestros asuntos en Bonavista, y llevarnos un par de cabras para tener carne fresca, levamos anclas y en compañía del bergantín William y las goletas Harriet y Free Gift, tomamos rumbo hacia Patagonia. Tuvimos buen viento y un clima agradable hasta que cruzamos el ecuador, pero el calor fue demasiado para nuestro perro, que queríamos que atrape cerdos salvajes cuando llegáramos a las islas Malvinas. Murió, pero por suerte obtuvimos otro del Bergantín William. Por supuesto, después de cruzar el ecuador, tuvimos que mirar hacia el norte para ver el sol al mediodía. Los oficiales de estos barcos lo pasaron muy bien visitándose durante diez o quince días hasta que cruzamos el ecuador y hasta que el capitán Hall del Free Gift comenzó a sospechar que su barco no estaba en condiciones de navegar. Entonces se convocó a bordo un consejo de los oficiales de

los cuatro barcos y se la condenó por no estar en buen estado para navegar.¹⁰ En consecuencia, se decidió dividir sus provisiones y su tripulación en partes iguales entre el William, el Harriet y el Breakwater y luego prenderle fuego. Cuando completaron el trabajo de dividir su tripulación y sus provisiones y velas, se le lanzó un foque volador¹¹ y se le prendió fuego. Así fuimos testigos de la triste visión de un barco ardiendo en el mar y así terminó la carrera del *Free Gift* después de servir a sus dueños unos veinticuatro años. Los miembros de su tripulación que vinieron a bordo del Breakwater fueron el capitán Hall de Stonington, Wm Henedy de Maine, Alonzo Hedding y Pharao Hedding, negros y hermanos de Groton y Shumtup, un indio pequot de Groton. Pronto nos separamos del Harriet y del William y no volvimos a ver al Harret. Aproximadamente en ese momento nos encontramos con un barco inglés que transportaba convictos a la colonia penal de Bottany Bay.¹²

Continuamos nuestro rumbo y llegamos sanos a un puerto llamado Caleta Hornos¹³ en la costa este de Patagonia, a unas setenta u ochenta millas al norte de Puerto Deseado, después de más de cuarenta días desde Bonavista. Fue en algún momento de Noviembre, no recuerdo la fecha exacta. Caleta Hornos era una pequeña bahía o Ensenada de unos diez acres de extensión. La entrada era estrecha y estaba entre dos puntos altos de tierra y el puerto estaba rodeado en tres lados por tierra alta, perfectamente protegido de las tormentas. Aquí anclamos y comenzamos el trabajo de preparación para las estaciones cuando la temporada de lobeo estaba a punto de comenzar. Conseguimos nuestro suministro de agua de un pozo en la costa que había sido cavado por algún antiguo visitante de este lugar y nos preparamos para estacionar hombres en diferentes puntos a lo largo de la costa para capturar lobos. Mientras estábamos allí el Bergantín William entró en el puerto, para disgusto del capitán Carew que no quería un intruso sobre nuestro territorio.¹⁴ Pero pronto se fue y no lo vimos más. Nuestra tripulación se dividió en compañías de tres o cuatro hombres cada una, colocadas en diferentes estaciones a lo largo de

¹⁰ En el inglés original *seaworthy* [digna del mar].

¹¹ Vela triangular que se adelanta al palo mayor de un velero.

¹² Australia

¹³ En el inglés original *The Oven* [El Horno]. The Oven puede verse en el mapa de Norie (1822) al norte del golfo San Jorge, en el actual Caleta Hornos.

¹⁴ En el inglés original *on our claim* [nuestro reclamo].

la costa. Yo estuve con el Sr. Sutton, el tercer oficial y con otros dos hombres asignado a una pequeña isla de roca aproximadamente a medio día navegando hacia el norte desde Caleta Hornos, llamada isla Escondida.¹⁵ Una roca desnuda de diez o quince acres de extensión. Aproximadamente el primero de diciembre nos pusieron en tierra con algunas provisiones y un bote que subimos y utilizamos para dormir en lugar de una carpa. Aquí nos quedamos veintisiete días. Así que pasé el día de Navidad de 1830 d.C. en isla Escondida frente a la costa de Patagonia, en una pequeña isla rocosa y estéril. Un hogar para lobos y aves marinas como pingüinos y patos. Tomamos 96 lobos de dos pelos mientras estuvimos allí.

El Sr. Sutton era experto en desollarlos y salarlos y cerca del fin de mes nuestro barco, el Breakwater, nos sacó de esa roca estéril y nos permitieron visitar Caleta Hornos, lo que se sintió casi como llegar a casa. Visitamos este puerto varias veces mientras estuvimos en la costa. La temporada de caza de lobos dura de cuatro a seis semanas así que terminó poco después de que dejamos isla Escondida. Durante la temporada nuestra tripulación tomó 1.000 pieles de lobos de dos pelos, las pieles valían \$8 la pieza y el capitán tuvo la oportunidad de enviarlos a casa en un barco que iba a Stonington y ese fue nuestro trabajo de la temporada. Pero teníamos la intención de quedarnos y beneficiarnos de otra temporada de lobo y mientras esperábamos intentamos atrapar toda la caza¹⁶ que pudiéramos para nuestras provisiones. Navegamos a lo largo de la costa visitando cabo Blanco, cerca del cual hubo una vez un asentamiento ahora abandonado¹⁷ y no lejos de una extensa salina. Visitamos Puerto Deseado en la desembocadura del río y Puerto St. Eliza¹⁸ en Bahía Camarones donde perdimos un ancla y al dragar por ella conseguimos otra igual de buena, dejando la nuestra para que alguien más la pescara. Hicimos varias visitas a Caleta Hornos, en una de esas visitas vimos una procesión de guanacos y avestruces¹⁹ en el istmo bajo al sur del puerto, yendo hacia

¹⁵ En el original *Hidden Island*. Esta isla mantiene la toponimia en castellano en la actualidad.

¹⁶ En el original se utiliza el término *game* [juego], para hacer referencia a cada animal cazado, una noción, un uso corriente en inglés. Lamb utiliza *game* en casi todas las oportunidades en que aquí nos referimos a caza o presas cazadas.

¹⁷ Puerto Deseado, probablemente. Llama la atención que no ubique el establecimiento en Puerto Deseado, que más tarde es nombrado de esa manera.

¹⁸ Posiblemente Puerto Santa Elena.

¹⁹ Hace referencia al ñandú, por su similitud.

el este hacia la colina al sur de la entrada del puerto. Así que pensamos que había una buena posibilidad de conseguir algo de caza y casi todos fuimos a probar suerte. El istmo era estrecho y un hombre estacionado en él con un rifle tendría una buena posibilidad de dispararle a un guanaco mientras pasaba por encima de él. El capitán Hall lo intentó pero no tuvo mucho éxito. Subimos a la colina donde los guanacos y los avestruces estaban, lo que causó una estampida y se apresuraron hacia el istmo a escapar. Pero logramos desviar un poco a los avestruces en su rumbo previsto e hicimos que uno de ellos saltara de un precipicio rocoso de unos doce metros de altura. Cayó sobre una pila de piedras, privado del poder de moverse.

Inmediatamente me acerqué al pie de la colina donde estaba y pensé en llevarlo a bordo del barco. Agarré una de sus piernas y pateó con tal fuerza que casi me derriba. Descubrí que sería demasiado fuerte para que yo lo manejara cuando se recuperara de su caída así que tomé mi cuchillo y le corté la garganta y pude llevarlo a bordo. Encontré que su carne era tan buena como la de un pavo. El avestruz tiene una gran fuerza y dejará atrás cualquier caballo. En otra ocasión cuando estábamos en este Puerto tuvimos un grave accidente. Nos acercamos un poco a la costa norte del puerto, nuestro barco tocó la roca, cuando la marea estaba bajando y cuando la roca se inclinaba hacia el sur, nuestro barco se inclinó gradualmente hacia el sur y se llenó de agua y cuando la marea se volvió y se enderezó nos apartamos de la roca, estaba lleno de agua y cuando sacamos el agua afuera encontramos nuestra sal toda disuelta y nuestro pan que no estaba en los toneles herméticos arruinado, los frijoles y la harina también muy dañados, pero afortunadamente nos quedaban barriles herméticos de pan y por supuesto nuestra carne y cerdo no se dañó. Entonces se hizo necesario obtener un suministro de sal para la próxima temporada de caza de lobos. En consecuencia, dejamos Caleta Hornos, y navegamos hacia el sur a lo largo de la costa hasta Cabo Blanco, donde a unas millas al este había una gran laguna de sal, llamada así porque tenía la apariencia de una laguna que era una capa de buena sal blanca gruesa de aproximadamente una pulgada y media de espesor bajo la cual había una capa de tierra blanda o barro rígido. La manera más directa de llegar desde el océano a esta salina era al norte, aproximadamente a media milla, donde había una buena playa cerca de la cual nuestro barco podía llegar con buen tiempo y llevar a bordo la sal cuando una vez reunida.

Así que todas las manos que podían prescindirse fueron a recolectar sal y pronto se apilaron alrededor de 300 fanegas en la playa, esto pronto se cargó a bordo y luego tuvimos un buen suministro de sal para otra temporada de caza de lobos, que resultó que jamás tuvimos la oportunidad de usar. Nuestro método de recolección fue meterlo en sacos hechos de pieles de lobos de un pelo²⁰ jóvenes y llevándolo en los hombros hasta la playa. A poca distancia del sudoeste de Cabo Blanco visitamos las ruinas de un pueblo antiguo ahora desierto,²¹ solo quedan los cimientos de las antiguas viviendas y un viejo cañón con un cuerno roto²² y aún era visible el camino desde este lugar a la salina, que era indudablemente utilizada por estos habitantes. La costa oriental de la Patagonia es un desierto estéril y rocoso, deshabitado si no fuera por el guanaco, el avestruz, el lobo, la liebre y algunos otros animales.

Visitamos Puerto Deseado en la desembocadura del río de ese nombre, que debe recibir sus aguas del oeste ya que no llovió mientras estábamos en la costa. En mayo nos despedimos de la costa de Patagonia y navegamos hacia las islas Malvinas para beneficiarnos de su abundancia de presas de caza como cerdos salvajes, conejos, patos y gansos, y madera y mucha agua, pero la madera escaseó. Fuimos a la isla Este, alrededor de unas islas pequeñas y muchos puertos buenos, donde estaba Puerto Luis,²³ el único asentamiento en las islas. Descubrimos que nuestro perro era muy útil para atrapar cerdos que eran bastante numerosos en una de las islas. Eran casi tan delgados como un rabillo de conejo, pero nos daban algo de carne y también matamos una gran cantidad de gansos salvajes, por lo que tuvimos un buen suministro de caza mientras estuvimos allí. Un día dejamos el puerto para ir a uno al otro lado de la isla y nos olvidamos de llevar nuestro perro a bordo.

Así que, al día siguiente, Ed Gardner y yo fuimos designados para cruzar la isla unas 15 millas hasta donde dejamos el perro para que viniera con nosotros, así que fuimos según las indicaciones y, cerca de la puesta del sol, llegamos al lugar donde habíamos dejado el día antes y el perro se alegró mucho de vernos, pero era

²⁰ Hair seals en el original, haciendo referencia a los lobos de la especie de la región *Otaria flavescens*.

²¹ Probablemente Puerto Deseado, habitado por españoles y abandonado en 1807.

²² ¿Quizás el cuerno de pólvora?

²³ Port Lewis en el original.

demasiado tarde para regresar ese día así que buscamos un lugar para dormir. Encontramos un lugar donde se había quemado una reserva de turba de unos cuatro pies de profundidad y de varios pies en circuito, aquí hicimos una cama de hierba cortada con nuestros cuchillos y nos acostamos y dormimos durante la noche y al día siguiente regresamos con el perro.

Visitamos varias islas mientras nos quedamos allí y teníamos la intención de volver a Patagonia y pasar allí nuestra próxima temporada lobera. Visitamos varios puertos entre las islas encontrando generalmente mucha caza, cerdos, gansos, conejos y patos de distintas especies, también matamos algunos zorros²⁴ por sus pieles que eran buenas para las gorras. Miles de grajos vuelan en el aire, se parecen a los cuervos. En la colina encontramos una gran cantidad de bayas similares a los arándanos y una especie de hierba llamada Matla que hacía un excelente té. En las cimas de los cerros pudimos ver ballenas en el océano, algunas veces cerca de la tierra.

A finales de agosto de 1831 d.C., entramos en un puerto cerca de Puerto Luis, pero en el lado opuesto de la isla y el puerto en el que estábamos estaba separado de la ciudad por una estrecha franja de tierra de una o dos millas de ancho, por lo que un día el capitán Carew pensó que haría una visita a Puerto Luis. Seleccionó su compañía, el bote fue arriado y se fue con los siguientes hombres: Sr. Coffin, segundo oficial, capitán Hall, Alonzo, y Pharoah Hedding y William Hennedy. Desembarcaron en el lado sur del puerto y allí dejaron el bote y fueron a pie a Port Luis. Esta pretendía ser una visita amistosa y pensamos que regresarían pronto.

Así que mientras estaba en cubierta una tarde vi que el bote volvía y bajé al castillo de proa y les dije a quienes estaban ahí, “El capitán está viniendo.” En unos pocos minutos el bote se acercó y luego uno de nuestros hombres bajó y en tono bajo, casi un susurro, dijo que había unos extraños que subían a bordo, pero no el capitán y que tenían armas.

Tom Canada dijo “Ataquémoslos y arrojémoslos por la borda.” “No” digo yo, “Quedémonos quietos, no tenemos armas y ellos las tienen, y si emprendemos eso algunos de nosotros saldremos lastimados.”

²⁴ El zorro malvinense o guará, *Dusicyon australis*, que se extinguió definitivamente en 1876, debido a la casa humana.

Así que guardamos silencio y subimos a cubierta y descubrimos que tenían posesión del barco. Su líder era un hombre inglés, el capitán Brisbane, y sus hombres eran españoles, portugueses e ingleses y vi uno americano, él era uno de los hombres de la tripulación del William. Me dijo que el William y el Harriet fueron capturados en Puerto Luis. Y ahora el capitán Brisbane le exige al Sr. York nuestros papeles del barco y todas nuestras armas y ordena que la tripulación del Breakwater sea llevada a una pequeña isla que estaba en el puerto donde estábamos y esperar allí nuevas órdenes. Por supuesto que tuvimos que obedecer. Así que hicimos los preparativos para dejar el barco e ir a tierra con ropa de cama y equipaje de campamento, utensilios de cocina y provisiones para vivir en el campamento no sabíamos cuánto tiempo. Pero no podíamos llevar con nosotros nuestros baúles de ropa, así que el capitán Brisbane consintió en que los dejemos a bordo y dijo que no debían ser tocados.

Así que le pedimos que nos dejara dejar a un hombre a bordo y cuidar nuestros baúles. El consintió y elegimos a Tom Canada para cuidarlos. Así que el sr. York y el mayordomo Mathew Flores y Tom Canada se quedaron a bordo y el resto tuvo que dejar el barco e ir a una pequeña isla a quedarse, no sabíamos cuánto tiempo. Allí nos pusimos a trabajar inmediatamente en armar nuestra carpa para que pudiésemos tener un refugio cómodo que terminamos a tiempo y nos hicimos un refugio cómodo para pasar la noche y nos acostamos y descansamos bien hasta la medianoche, cuando escuchamos la voz de Matthew el mayordomo gritando “Hola sr. Sutton, hemos tomado a los malditos españoles y les hemos sujetado debajo y el sr. York quiere que todos empaquen y suban a bordo lo más rápido que puedan”. Él y Tom Canada habían venido en el bote por nosotros; estaba oscuro y no podían vernos desde donde aterrizaron, así que Matthew se dirigió a la derecha a buscarnos y Tom a la izquierda. Matthew nos encontró poco después de desembarcar y nos apresuramos y pusimos las cosas en el bote antes de que Thomas rodeara la isla. Y el sr. Sutton dice “Muchachos vámonos.” “No,” dije yo, “No dejemos a Canada aquí en la isla” entonces el sr. Sutton decidió esperar un rato a Tom. Esperamos unos minutos y escuchamos su voz y vino y pronto llegamos junto al barco y encontramos al sr. York al mando supremo del barco y solo en la cubierta. Pero ¿cómo lo consiguió? Durante la noche Tomas Canada fue colocado en el castillo de proa, donde

cuatro de los guardias dormían mientras uno estaba en cubierta, [Tomas] pretendió estar enfermo y fue a popa a buscar la medicina del sr. York que había encontrado un mosquete que no fue dado al capitán Brisbane. Así que Canada le dice al sr. York, “Ahora es tu momento.” Entonces el sr. York y el mayordomo capturaron y desarmaron al centinela y Tom Canada fue al castillo de proa y dijo “Al primero que levante la cabeza le voy a sacar los sesos con un espeque.”²⁵

El centinela fue obligado a bajar y la trampilla se colocó encima y el cable cadena se apiló sobre ella y así lo encontramos cuando subimos a bordo.

Bueno ¿Qué haremos a continuación y qué haremos con nuestros prisioneros? Decidimos ponerlos en tierra y salir al mar y navegar hacia casa. Así que los llamamos uno a uno y les atamos las manos para que no se aprovechen de nosotros. Cuando apareció el último, un portugués, tembló como una hoja y gritó “No agua, no agua.” Pensó que íbamos a tirarlos por la borda, pero le dijimos que no saldría lastimado. Lo ayudamos a subir al bote, los llevamos a la orilla y desembarcamos, les tiramos un trozo de cerdo y desatamos a uno de ellos dejándolo ahí para desatar al resto y los dejamos y fuimos a bordo. Arriamos el bote a cubierta, levamos el ancla y salimos mar adentro y para evitar ser capturados de un barco perseguidor de Port Louis nos dirigimos hacia el noroeste, pero nadie nos molestó. Teníamos un escaso suministro de madera y agua, así que teníamos fuego para cocinar una vez al día y debíamos ser económicos en el uso del agua hasta que llegáramos a algún puerto donde pudiéramos obtener un suministro. Así dejamos las islas Malvinas y dejamos nuestro capitán y la tripulación del bote prisionero en Puerto Luis. Las autoridades allí alegaron que éramos intrusos en sus tierras y para mostrar su gran autoridad hicieron de su presa el Harriet, el William y el Breakwater pero el Breakwater escapó como mostré, pero lo que se hizo con los otros dos barcos, no lo sé. Continuamos nuestro curso y en algunos días pasamos cerca de la isla de pequeña Trinidad pero no desembarcamos.

Esta isla no está habitada, pero se dice que tiene cabras. Luego nos dirigimos a Pernambuco, donde podríamos conseguir madera y agua. Luego nos dirigimos a Pernambuco, donde podríamos conseguir madera y agua. Mientras nos dirigíamos

²⁵ *Handspike* en el original, se traduce como espeque, un instrumento resistente de madera para la mano que utilizan los artilleros para levantar las piezas.

hacia allí nos sorprendió un vendaval frente a la costa de Brasil y nuestro barco fue golpeado por un mar embravecido que lo tiró sobre los extremos de la manga en su lado de babor de modo que su mástil casi tocó el agua. Entonces pensamos que pronto todos iríamos al fondo, pero el barco se enderezó gradualmente, entonces la sal de la bodega se derrumbó hacia el lado de babor, lo que le dio un barco un impulso de aquel lado. Así que quitamos la escotilla de popa y devolvimos la sal a su lugar y el barco ajustó su lugar. En esta sacudida del barco el barril de alquitrán que estaba amarrado al trinquete rompió sus amarres y golpeó a Daniel OBryen y le rompió la pierna. El Sr. York lo vendó y lo cuidó lo mejor que pudo, pero a bordo de un barco en movimiento es un mal lugar para tener una extremidad rota. Bueno, no tuvimos otro accidente ya que llegamos a debido tiempo al puerto de Pernambuco. El puerto era bastante difícil para ingresar y bastante pequeño pero seguro y entramos a salvo llegando a anclar y bajando un bote en un lugar de desembarco. Allí un hombre se paró en la orilla y nos gritó con una voz fuerte: “¡Sujétense a esa boya!”, “Sí, sí, señor” respondimos y obedecimos. Luego mirando hacia la orilla vimos que no estábamos lejos de un cañón que nos señalaba, lo que significaba que estábamos bajo la jurisdicción soberana del imperio de Brasil. Pronto desembarcamos y nos trataron muy amablemente, pronto obtuvimos un suministro de madera y agua, deambulamos por la ciudad y algunos visitaron la oficina de cónsules americanos, pronto nos preparamos para zarpar hacia Stonington. Sucedió que le día antes de que llegáramos a Pernambuco hubo un motín en la ciudad y la cárcel fue abierta por la fuerza soltando a los prisioneros. Dos de ellos vinieron a bordo para tomar pasaje a casa con nosotros. Eran los capitanes Adams y Foster de Rhode Island, que habían sido encarcelados por el cargo de un contrabando. Por supuesto los tomamos y también a un hombre llamado Benson. El señor York nos regaló a las “manos” algunas naranjas para llevar a sus amigos cuando llegaran a casa.

Pernambuco está a unos 8 grados de latitud sur, un clima donde no hay invierno, la tierra de la caña de azúcar y el café, estuvimos allí en septiembre y el humo de sus Campamentos de Azúcar se podía ver en muchos lugares del país.

La ciudad de Olinda está a la vista a pocos kilómetros de esta ciudad. La gente es portuguesa y vimos más negros que blancos, en su mayoría esclavos. Bueno,

habiendo reabastecido nuestras provisiones y subido a bordo a todas los tripulantes y pasajeros, dejamos Pernambuco y trazamos nuestro rumbo hacia Stonington y fue en algún momento de septiembre, creo que la última parte, y en unos cuarenta días que pasamos entre Montauk Point y Block Island en Long Island Sound, y en el puerto de Stonington Point desde donde zarpamos unos catorce meses. Llevé mi baúl y cosas a tierra y me despedí del Breakwater y de su tripulación, y desde entonces no he vuelto a ver a ninguno de ellos, excepto al señor York y al señor Sutton. Fui al banco de Stonington y obtuve mi parte de las pieles que habían sido enviadas a casa, eran setenta dólares, unos cinco dólares por mes durante el tiempo que estuve fuera, un salario bastante bajo pero me alegraba haber vuelto a casa a cualquier precio. Luego fui a casa con mi padre, diez millas a pie, llegué allí en la noche para su gran sorpresa ya que no me esperaban hasta tres o cuatro meses más.

Al día siguiente llevé mi cofre a casa y así terminó mi viaje lobero. Unos días después recibí una llamada para enseñar en la escuela de Quiambaug, el distrito que se unía al de Stonington, cuya invitación acepté y, en lugar de pasar el invierno de 1831 y 32 d. C. cazando lobos en la costa de la Patagonia, lo pasé en un aula y con la buena gente de Quiambaug.

Escrito el 29 de junio de 1896 en Denver, Missouri.

Daniel W. Lamb

Copiado por la Sra. Julia Lamb

Derroteros del relato

La memoria del arresto de 1831 a bordo del Breakwater permite revisar el momento antes al ataque de la USS Lexington a Puerto Soledad desde otros actores, abriendo y desdoblado el abanico de las entidades involucradas. Desde la óptica de un lobero, la representación de Malvinas y de Patagonia cobran otro cariz. El arresto de las tres naves loberas y el posterior ataque de la Lexington se narra en la literatura argentina desde un punto estático como la colonia malvinense, o desde el dominio centralizado en la metrópolis porteña. El relato de Daniel Lamb, en cambio, comienza en Nueva Inglaterra, Estados Unidos y se mueve desde allí hacia el sur. Cose en su curso el trayecto desde Stonington, Connecticut, hacia Cabo Verde y luego

a la Patagonia continental y sus islas adyacentes, para llegar a las islas Malvinas, y volver escapando con las noticias del arresto.

La historia de Lamb posiblemente emula el género de autobiografías y memorias de marinos que en el siglo XIX cautivó a los lectores de Estados Unidos (Glenn, 2010), un tipo de género con el que los argentinos no solemos acercarnos a Malvinas aun cuando existe literatura histórica que sí se ha referido de ese modo a las islas (como Barnard, 1836 o Townsend, 1888). Las expresiones literarias que contemplan la dimensión marítima de las islas, como lugar de explotación, encuentros y naufragios, constituyen fuentes que permiten generar una comprensión más cabal del pasado archipelágico, sin las restricciones nacionales de un país cuya experiencia marítima es limitada. Uno de los problemas es que acceder a este tipo de relatos sobre las islas se dificulta porque en general han sido escrito por extranjeros en otros idiomas.

La experiencia de Daniel Lamb permite ver el tejido que entrelaza el hilo de la historia de Malvinas y de Patagonia con la historia social de loberos y balleneros. Su narración, desarrollada sobre su única experiencia como lobero, muestra en primera persona el funcionamiento de las tripulaciones interétnicas, las tensiones a bordo del barco, y las prácticas de caza en el territorio. Hace posible comprender otras dimensiones relativo a lo ocurrido en 1831. El relato pinta un fresco de cómo funcionaban las jerarquías de las *manos* a bordo de un barco lobero. Quienes vivían en la cabina y eran las autoridades del barco se describen “como una familia aparte” de quienes vivían en el castillo de proa conformando el grueso de la tripulación. El joven Lamb, religioso y austero, empatiza más con los oficiales de alto rango, en contraposición con los marinos rasos que le resultan pendencieros e inmorales. La hostilidad que Lamb siente arriba el barco se extiende a la que experimenta en el territorio. Como cuando transcurre su Navidad de 1830 en isla Escondida, a la que describe como una roca desnuda y estéril de Patagonia. Y excepto por una aventura que relatar, el viaje resulta escasamente rentable. Su memoria se amortiza el tiempo. El recorrido de los loberos nos permite entender su conocimiento profundo sobre el territorio que era importante para servirse de recursos como un pozo de agua en Caleta Hornos y una salina cuando el cargo de sal se arruina, aunque apenas alcanzaba para dar caza de un modo torpe a un choique. Lamb también escribe sobre

un sendero entre un establecimiento abandonado, probablemente del de Puerto Deseado, a la salina próxima a Cabo Blanco, lo que habla de las posibilidades de relevar las memorias y diarios de loberos y balleneros en el territorio, para hacer etnografías a través de sus palabras.

El relato constituye una fuente privilegiada porque permite ver la textura social del viaje del modo que no lo hacen otras fuentes, como los documentos oficiales que siguieron al arresto, o la bitácora del *Breakwater* que quedó en Puerto Soledad y hoy permanece en el Archivo General de la Nación en Buenos Aires.²⁶ En las páginas de la bitácora, escrita por uno de sus oficiales, se han grillado casillas a mano delimitando cada día, en cubículos que manifiestan la fecha del registro, cuestiones relativas al clima, la actividad de la tripulación, las pieles recogidas y en menor medida algunos acontecimientos trascendentales del viaje y el curso del barco, considerando la latitud Sur. La bitácora del *Breakwater*, además, no cuenta el final del viaje, y termina abruptamente el 11 de agosto, antes del arresto, para dar lugar a un posterior escrito de Brisbane en el que se establece que el libro ha sido adquirido en la requisita malvinense. El registro riguroso de la bitácora a mano de una autoridad del barco permite otra precisión del viaje, pero menos libertad en algunos detalles. Es cierto que algunas veces la bitácora no coincide con lo que Lamb escribió.²⁷ Uno de los contrastes más notables es que las memorias hablan de la captura del William (capitán Wilbur) y de su tripulación. Este arresto, si existió, jamás pasó a la historia. Los documentos oficiales precisan que solo tres goletas loberas norteamericanas fueron capturadas: el *Harriet*, capitán Davison, el *Breakwater*, cap. Carew y el *Superior*, capitán Congar. Dado que el William no figura en el registro naviero malvinense,²⁸ donde sí aparecen los otros barcos, cabe la posibilidad de que Lamb se confundiera.

²⁶ AGN, FLV, Legajo 139. Logbook del *Breakwater*.

²⁷ Por ejemplo, en la breve estadía que el *Breakwater* tuvo en la colonia de Puerto Soledad con el objetivo de conseguir provisiones y componer algunas averías del barco (Fitte 1966, 531), o dónde se hizo el traspaso de pieles que partieron a Nueva Inglaterra (en las memorias de Lamb partieron desde Patagonia pero la bitácora precisa que el cargo zarpó de Malvinas el 8 de mayo a bordo del *Colossus*, navío que también se llevó de pasajero al capitán Hall).

²⁸ AGN, FLV, Legajo 129, Carpeta 61.

Una cuestión que no ha sido muy atendida en la historia argentina y que Lamb esclarece son las circunstancias del escape del Breakwater y sus tripulantes. Durante el arresto, Brisbane envió a toda la tripulación a acampar en una isla, pero dejó que tres tripulantes (incluyendo un oficial) se quedaran en el barco resguardando sus baúles. En el navío, por otro lado, cuatro de los cinco guardias dormían mientras solo uno estaba vigilante. El ambiente parece haber sido de relativa tranquilidad, lo que permitió que dejaran sin supervisión a los marinos, para encontrar el mosquete que no había sido requisado y para confabular en contra de los guardias. Cabe preguntarse por la naturaleza de éstos últimos, posiblemente residentes de Puerto Soledad. Si bien Vernet y Brisbane si efectuaron la captura de dos otras naves loberas, el Harriet y el Superior, el escape del Breakwater pone de manifiesto la falta de una fuerza preparada y capaz de concretar la prohibición de las actividades loberas en el territorio.

El relato de Lamb hace posible considerar que el problema soberano por el territorio, en este momento de la historia, radicó en la depredación de los recursos naturales por parte de tripulaciones extranjeras, en especial estadounidenses. Y no solo en lo relativo al archipiélago malvinense sino a la costa patagónica. El ataque de la USS Lexington, cuyas acciones parecen desmedidas con respecto a una pequeña colonia en un archipiélago del Atlántico Sur, cobra otro sentido bajo la lupa del intenso uso al que se sometían los recursos costeros regionales. Aparecen, por un lado, los loberos como Lamb, que buscan ganarse una forma de vida en un territorio que encuentran inhóspito pero que representa una salida económica, y en el que no conciben más disputa que la suya sobre los recursos costeros. Ya sea entre las tripulaciones de distintos barcos, o para con las dificultades por las que pasan. Por otro lado, las autoridades regionales toman acciones para regular las costas y el mar, reconociéndolo como territorio nacional, pero con una fuerza militar y naval escasa, y poca preparación ante estas embarcaciones escurridizas y surtidas de hombres dispuestos a sobrevivir.

Referencias bibliográficas

- Barnard C. (1836). *Narrative of the Sufferings and Adventures of Capt. Charles Barnard*. New York: J. P. Callender.
- Dickinson, A. B. (2017). *Seal Fisheries of the Falkland Islands and Dependencies: An Historical Review*. Research in Maritime History N° 34. St. Johns, Newfoundland: International Maritime Economic History Association. Publicación en Epub: Oxford University Press.
- Farr J. (Abril, 1983). A Slow Boat to Nowhere: The Multi-Racial Crews of the American Whaling Industry. *The Journal of Negro History*. 68 (2), pp. 159-170
- Glenn, M. C. (2010). *Jack Tar's Story The autobiographies and Memoirs of Sailors in Antebellum America*. New York: Cambridge University Press.
- Lorenz, F. (2013). *Unas islas demasiado famosas*. Buenos Aires: Capital Intelectual.
- Lorenz, F. (Febrero, 2021). Apuntes para una agenda de investigaciones para Malvinas y el Atlántico Sur. *Fuegia*. IV (1), pp. 26-39.
- Mancini, J. R. (Noviembre, 2013). The Incident of the Stonington Schooner *Breakwater: A view from Indian Country*. *Historical Footnotes Bulletin of the Stonington Historical Society*. L (4), pp. 4-6.
- Mayorga, Marcelo (2020). *Pieles, tabaco y quillangos Relaciones entre loberos angloestadounidenses y aborígenes australes en la Patagonia (1780-1850)*. Santiago, Chile: Subdirección de Investigación.
- Townsend, T. R. (1888). The Diary of Mr. Ebenezer Townsend Jr, the Supercargo of the Sealing Ship "Neptune" on her Voyage to the South Pacific and Canton; with a Preface by Thomas R. Trowbridge. *Papers of the New Haven Colony, Historical Society*. Vol.IV. New Haven: Tuttle, Mokehouse & Taylor. 1888. Disponible en <https://archive.org/details/papersofnewhaven01newh>
- Zemon Davis, N. (Primavera-Verano, 1991). Las formas de la historia social. *Historia Social*. 10, pp. 177-182.