

CONEXIONES INTEROCEÁNICAS DE LA COSTA PATAGÓNICA EN EL SIGLO XIX: ANTECEDENTES DE HISTORIA MARÍTIMA¹

INTEROCEANIC CONNECTIONS OF THE 19TH CENTURY PATAGONIAN COAST:
MARITIME HISTORY BACKGROUND

Sofía Haller² y Julio Esteban Vezub³

Palabras clave *Resumen*

Historia marítima, Historiografía, Navegación, Atlántico, Patagonia

Recibido 2-10-2017
Aceptado 5-12-2017

Las narraciones épicas y un tono apologista y tradicional predominan alrededor de la historia del litoral patagónico, que sólo recientemente se ha visto renovado con abordajes desde diferentes disciplinas, preguntas y metodologías. Se plantea una exploración y una discusión de las tendencias historiográficas sobre las conexiones y redes marítimas, esbozando un estado de la cuestión a nivel internacional, nacional y regional. Los antecedentes históricos de la costa patagónica en el siglo XIX permiten situarla en la escena global y dar cuenta de un litoral interconectado mediante actores y redes invisibilizados en la Historia tradicional. Los nuevos enfoques permiten considerar plantear una agenda de trabajo interdisciplinario que tenga en cuenta aspectos ambientales y que atienda a la cuestión regional, así como a la transnacional.

Key words *Abstract*

Maritime History, Historiography, Navigation, Atlantic Ocean, Patagonia

Received 2-10-2017
Accepted 5-12-2017

Epic narrations and a laudatory and traditional tone prevail among the historical production about the Patagonian coast, which only recently has been renewed by approaches from different disciplines, questions and methodologies. Exploration and discussion of the historiographic tendencies on the maritime connections and networks allows to sketch a state of art in international, national and regional levels. The historical background of the 19th century Patagonian coast lets to place Patagonia in a global scenario, interconnected through actors and networks marginalized in traditional History. The new approaches make it possible to consider an interdisciplinary work agenda that takes into account environmental aspects and addresses the regional issues, as well as the transnational ones.

1 Una versión muy preliminar de este trabajo, "La historiografía del mar: antecedentes en la costa patagónica (siglo XIX)", ha sido editada en *Actas Digitales 6tas Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios*, Rosario, Santa Fe, 2015. ISBN: 978-978-33-8430-1.

2 CONICET / Universidad Nacional del Comahue. Dirección: Bd. Guillermo Brown 2915 (9120), Puerto Madryn, Argentina. C. e.: shaller@cenpat-conicet.gob.ar.

3 CONICET / Universidad Nacional del Comahue / Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco. Dirección: Bd. Guillermo Brown 2915 (9120), Puerto Madryn, Argentina. C. e.: shaller@cenpat-conicet.gob.ar.

Los océanos han definido y determinado el curso de la humanidad durante siglos como espacio de intercambio y articulación social, económica y política. A su vez, han sido el elemento por el cual diversas comunidades costeras se han formado y han subsistido. Aunque la narrativa histórica de batallas y exploraciones marítimas data de cierto tiempo, la entidad teórica de la historia entre el ser humano y el mar, tal como hoy la conocemos, fue desarrollada a mediados del siglo xx. Con la mirada puesta en la historia universal y global, Schmitt (2007, 1ª ed. 1942) reflexionó sobre el antagonismo de la tierra y el mar; y pocos años después Braudel recortó en el Mediterráneo una historia marítima de relaciones sociales y rutas comerciales reconstruidas (2010, 1ª ed. 1949). En términos generales, la historia marítima tradicional se desarrolló en tres temas separados y aislados: la historia de la exploración, las guerras navales y los asuntos económicos vinculados a la construcción de barcos, tráfico y pesca comercial (Hattendorf 2012). Durante la década de 1980, se empezó a prestar atención a la experiencia social, considerando la vida en alta mar y en la costa, en tanto ambas se encuentran completamente vinculadas (Chaves 2011).

Así, con poca popularidad entre historiadores académicos pero una creciente entre el público general (Heidbrink 2017, Ojala y Tenold 2017), empezaron a cubrirse una multiplicidad de temas como la historia social de los marineros, la pesca, los viajes de balleneros y loberos, las expediciones, el tráfico, la tecnología y la economía marítimas. Se fundaron revistas para ocuparse del tema como el *International Journal of Maritime History* (1989), *Great Circle* de Australia (1980) y *Chronique d'Histoire Maritime* (1980), entre algunos otros. La crítica más dura que se hace a la Historia marítima es que ha carecido de un principio teórico unificado y un cuerpo de literatura mantenido en el tiempo con cierta unidad (Chaves 2011), posiblemente porque los historiadores marítimos no se han dedicado en el pasado a debatir entre ellos (Vickers 1993). Sin embargo, ciertos esfuerzos se han dirigido cada vez más a definir la disciplina y, en este sentido, las revistas especializadas jugaron un papel importante.

Simultáneamente a esta nueva historia marítima, en los años ochenta se hizo popular, principalmente en Norteamérica y Gran Bretaña, una corriente denominada "Atlantic World History" o atlanticismo, con el eje puesto en ahondar el estudio de la circulación y la conectividad del océano Atlántico entre los límites temporales de 1492 a 1820, desde la llegada de Colón a América hasta la caída del imperio español. El atlanticismo abarca una multiplicidad de temas, como el tráfico de esclavos, el transporte de *commodities*, la historia del trabajo, las migraciones e incluso el estudio de las ideas que circularon a través de la cuenca atlántica. Lo atractivo de este marco se halló en sus posibilidades de trascender las fronteras imperiales y nacionales y de pensar la comunidad atlántica como una unidad, teniendo en cuenta sus múltiples conexiones. Sin embargo, aunque esta corriente mantiene el nombre de un océano, se ha señalado que los estudios históricos atlanticistas pocas veces involucran verdaderamente la experiencia marítima, la historia social de quienes vivían el mar o el mar en sí mismo en sus factores ambientales (Bolster 2008, Heidbrink 2017).

Al contrario de la perspectiva atlanticista, la tendencia de la historia marítima de los últimos años replantea sus contornos y perspectivas y postula que los océanos no se estudien más como diferentes regiones oceánicas, sino que se interroguen como mundos jaspeados, fragmentados e interconectados de múltiples maneras (Polónia 2017, p. 91). Una de las propuestas para definir el camino de esta corriente es su cooperación con la historia mundial, global o transnacional –indistintamente– que goza de cada vez mayor popularidad, llamando la atención del público general y la academia (Heidbrink 2017). En líneas generales, se considera que el futuro de historia marítima plantea desafíos interdisciplinarios que deben tener en cuenta aspectos ecológicos y ambientales y añadir dinamismo a la dialéctica histórica (Bolster 2008, Heidbrink 2017b). Esta nueva perspectiva aparece azuzada por las problemáticas ambientales actuales, que han puesto el foco en la contingencia marítima, haciendo visible para los historiadores ambientales el impacto de las actividades humanas en el ecosistema marino desde la Antigüedad hacia el presente.

En Argentina, en los últimos veinte años, diversos trabajos se han dirigido a profundizar en las complejidades de los espacios portuarios, de la historia del trabajo en los puertos, y de la conformación de las comunidades portuarias (Mateo Oviedo 2003, Sandrín y Biangardi 2014, Cañete *et al.* 2011, entre otros). Estos avances temáticos indican el principio de una mirada académica de los historiadores nacionales hacia el océano y el hecho de que han comenzado a participar en debates con historiadores portuarios de otras nacionalidades en eventos como las Jornadas Internacionales de Estudios Portuarios, interviniendo desde entidades como la Red de Estudios Portuarios (RedEP). Esto coincide con una rama de la historia marítima que ha dirigido su atención, en las últimas tres décadas, al estudio de los puertos en sus niveles locales, regionales e internacionales (Riveiro da Silva 2017, p. 140).

En el marco de un proyecto de investigación interdisciplinario que propone analizar el impacto de los viajes marítimos en la dispersión de especies marinas en la Patagonia del siglo XIX, y que realizamos los autores de este trabajo junto a la doctora en Ciencias Biológicas Evangelina Schwindt, se plantea una exploración de las tendencias historiográficas sobre las conexiones y las comunicaciones en el mar y la necesidad de esbozar un estado de la cuestión. Entre otros asuntos, se da cuenta de los cambios de enfoque, preguntas y metodologías de los últimos treinta años, así como la identificación de nuevas fuentes y problemáticas, sobre todo en el plano del análisis espacial y lo relativo a conceptos tales como circulación y redes. El propósito es situar la Patagonia en el contexto internacional histórico –dar cuenta del carácter global de su historia regional– y explicar la importancia de las redes y la conectividad que hubo en la costa patagónica del siglo XIX. Al mismo tiempo, se piensa el período en cuanto a su tratamiento historiográfico, identificando y discutiendo las tendencias actuales.

Como primera hipótesis de dicho ejercicio, se postula que las perspectivas históricas oceánicas como el atlanticismo, o las transnacionales que caracterizan a las nuevas

tendencias, tendrían un desinterés relativo por las problemáticas regionales, que son consideradas periféricas, como la Patagonia y, por otro lado, que el aislacionismo nacionalista de los estudios históricos recorta las conexiones y las relaciones sociales o ambientales que exceden las fronteras. En segundo lugar, se plantea que la costa patagónica en el siglo XIX comenzó a ser investigada desde diferentes disciplinas y lugares recién en los últimos veinte años; se intentará comprender de qué formas y por qué. Estos nuevos enfoques permiten considerar la relevancia de una agenda de trabajo interdisciplinario con multiplicidad de perspectivas –entre las cuales se destaca la importancia del impacto ecológico histórico– que atiendan tanto a la cuestión transnacional como a los archivos regionales.

Un conjunto de preguntas guía ambos aspectos: ¿cuál era el escenario regional de la costa patagónica del siglo XIX?, ¿qué producciones se han dedicado a reconstruir el pasado marítimo patagónico?, ¿cuáles son las problemáticas pendientes de abordaje para comprender la historia social y ambiental de la Patagonia de dicha centuria? La costa patagónica constituía, a nivel internacional, un foco de actividad marítima importante en el siglo XIX. Primeramente, porque desde la mitad del siglo XVIII, el hemisferio sur convocaba una gran cantidad de loberos y balleneros, sobre todo provenientes de Nueva Inglaterra, Gran Bretaña y en menor medida de Francia. El aceite de ballenas y elefantes marinos era utilizado para la iluminación doméstica y urbana, y como lubricante en las máquinas industriales. Las ballenas también eran capturadas por las barbas de su boca, para la confección de corsés, entre otras manufacturas. El cachalote era capturado específicamente por el ámbar gris, secreción biliar utilizada para elaborar productos de perfumería. La piel de los lobos se utilizó para la producción de sombreros y abrigos en la industria estadounidense hasta mediados del siglo XIX y en la británica hasta principios de siglo XX (Dickinson 1994). Los productos se comercializaban en los respectivos países, pero también se exportaban a China, especialmente a través del puerto de Cantón (Mayorga 2016).

En el proceso de explotación de estos recursos, la costa patagónica y las islas australes constituían un lugar de almacenaje, reparaciones navales, descanso e incluso comercio para foqueros, arponeros y balleneros, lo que generaba estadías breves e incluso la construcción de factorías, asentamientos y astilleros. Oficiales de la Marina argentina pusieron en evidencia la presencia de instalaciones francesas que explotaban el aceite de aves y lobos marinos y otros barcos extranjeros que se dedicaban a la explotación del guano desde mediados de siglo (García 2009). Por otro lado, el pasaje por cabo de Hornos era una de las dos vías marítimas del mundo que permitían una ruta comercial entre el océano Atlántico y el Pacífico, siendo la otra por el cabo de Buena Esperanza, rodeando Sudáfrica. El paso por cabo de Hornos era fundamental en la comunicación: se utilizaba para importar y exportar productos de Asia, así como para el comercio del guano que se explotaba a ambos lados del continente americano. También tuvo un período de intensa utilización para transportar pasajeros hacia California durante la denominada “fiebre del oro”.

La continuidad de estos viajes de objetivo diverso impulsó exploraciones y relevamientos costeros sobre los recursos naturales de la región por parte de potencias como Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos. La importancia de esta ruta estuvo vigente hasta la apertura del canal de Panamá en 1914, que cambió radicalmente el curso de los viajes marítimos. Pero si en los océanos del hemisferio sur en el siglo XIX la actividad de loberos y balleneros era frecuente y se trataba de un lugar estratégico en términos mundiales, conectado con el resto del globo, ¿por qué el contenido académico desarrollado al respecto es tan modesto? La respuesta parece tener múltiples razones. En primer lugar, podemos pensar que la producción nacional argentina de historia marítima suele circunscribirse a las costas y los puertos y que encuentra ella sus límites en las fronteras nacionales y regionales, dejando a un lado la dimensión de interconectividad transnacional del océano. Pero al haber sido un punto recurrente en una multiplicidad de viajes, la narrativa histórica de la costa patagónica debe relacionarse con otros países. Sin embargo, en este aspecto, la historia del litoral patagónico parece haber sido siempre relatado en términos de un “lugar de paso” de otras potencias y referirse únicamente a lo que sus navíos se dedicaban a explotar o a descubrir. Dos cuestiones permanecen en la oscuridad, salvo algunos trabajos puntuales: el impacto que estos viajes producían localmente y los intercambios transnacionales que en ellos sucedían.

CUESTIONES CONCEPTUALES

Cuando Braudel (2010) estudió el Mediterráneo, consideró las unidades geográficas y físicas así como sus diferentes poblados en constante interacción. Los espacios marítimos eran –según relata– cosidos y recosidos por las embarcaciones que las navegaban casi en procesión. El atlanticismo consideró el océano como un lugar de articulación y para ello procuró integrar las historias nacionales y regionales, sin circunscribirse a las fronteras de los Estados-nación (Armitage 2002). El hecho de desdibujar las fronteras y la noción de conexiones intraoceánicas que propuso el atlanticismo ha resultado un aporte sustancial, pero no sólo deja afuera del análisis las conexiones fundamentales con el Pacífico y el Índico, sino que la tendencia de esta corriente ha sido la de pensar el proceso global exclusivamente en los términos del expansionismo europeo (Coclanis 2006).

Por otra parte, la historia marítima se entrelaza cada vez más con la noción de globalidad y empieza a plantearse en términos de “océanos conectados” (Polónia 2017). Cabe destacar que esta idea ha sido tomada de J. H. Parry, quien ya en la década de 1970 refiere “Todos los mares del mundo son uno solo. Con unas cuantas excepciones de escasa importancia (...) todos están conectados unos con otros” (1974, p. 9). Esta globalidad en un mar sin fronteras ha sido retomada por la historia marítima desde distintas posturas, discutidas cada vez más en los últimos años. Aun así, cuando hablan del tema en el *International Journal of Maritime History* no hay mucho para mencionar en materia de estudios sudamericanos: rutas marítimas, puertos asiáticos y africanos

se han añadido exitosamente a una discusión en la que Australia desde hace bastante forma parte activa, pero Sudamérica apenas si se menciona dentro de estas visiones globales. ¿Qué le queda, entonces, a la región patagónica, confinada en una esquina de los mapas planos occidentales?

La historia de las interconexiones marítimas patagónicas parte de una concepción de “región” que reconoce que ésta se extiende hasta allí donde se pueda seguir la explicación, es decir, identificando y describiendo relaciones entre actores y espacios distantes (Bandieri 1996, De Jong 2001). Varios indicios señalan que algunos historiadores marítimos están tomando este camino (Seshan 2017, Ribeiro da Silva 2017, Abrantes Garcia 2017), concentrándose en la manera en que los procesos globales se manifiestan en constelaciones locales o incluso las constituyen (Polónia 2017). Lo cierto es que mantener estrictamente una perspectiva internacional tiene un costo demasiado alto, si significa que la historia de las comunidades costeras de las que los marineros partían y a las que volvían no es cuidadosamente estudiada. Es este un descuido al que son propensos incluso historiadores marítimos muy sofisticados que se han esforzado en relatar una historia global (Vickers 1993, p. 421). Vickers señala que hay dos razones por las cuales la historia marítima no ha sido trabajada en profundidad en este sentido: la primera es que, aunque es bastante fácil encontrar a los marineros en alta mar, es mucho más difícil averiguar sus orígenes y su recorrido o la vida que tuvieron después de sus viajes. La segunda razón es que el carácter itinerante de este tipo de trabajo hace muy complejo el seguimiento de los marinos, aun cuando parece relativamente fácil encontrarlos en registros de barcos y aduanas. Conforme a la perspectiva de este autor, el desafío de los historiadores marítimos es el de integrar lo que se sabe de la vida en el mar con la comprensión de la vida en el puerto: lo que requiere de una perspectiva transoceánica, una sensibilidad para los problemas metodológicos de estudiar gente e ideas en movimiento y la historia de las comunidades costeras (Vickers 1993, p. 424). De esta manera, la historia marítima cobra la forma de una historia social que tiene en cuenta los diferentes aspectos que involucran la totalidad de la experiencia marina, tales como el género o la etnicidad, entre otras cuestiones.

Aun cuando encontramos que las críticas al atlanticismo son pertinentes, hay un gran trabajo de reconstrucción de circulaciones globales, trans e interoceánicas. La historia social ha retomado desde el atlanticismo los viajes de actores tradicionalmente invisibilizados, a partir de la historia de ideologías y diálogos transatlánticos propagados por el océano, así como de resistencias políticas. En esta corriente, la cuenca atlántica fue presentada como el escenario en donde se plasmó la circulación de ideas en forma de publicaciones, líderes insurrectos, sindicatos o revoluciones (Linebaugh y Rediker 2005, Fink 2011). Otros trabajos se focalizaron en la historia del tráfico de esclavizados en el Río de la Plata, dando cuenta de conexiones transimperiales y la manera en que estas daban forma a las rutas esclavistas que terminaban en Buenos Aires y Montevideo, provenientes de Brasil y África (Prado 2002, Borucki 2011, 2013). En estas investigaciones, también se reparó en conexiones tanto formales como informales

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

Estos aportes, entre otros, permiten pensar en las posibilidades de reconstruir una historia regional patagónica del siglo XIX que esté ubicada en el centro de una escena que se conecta con otras regiones del mundo y en las redes que se despliegan a través del escenario marítimo tanto atlántico como austral. Asimismo, dan cuenta de las posibilidades de explorar la diversidad de personajes involucrados en dichas redes que comprenden no sólo las grandes narrativas de personajes reconocidos (como Piedra Buena, Darwin y Fitz Roy) o las acciones navales de los múltiples Estados que se disputaban la región (argentino, chileno, británico), sino marineros, loberos, balleneros y poblaciones indígenas cuya importancia y estudios recientes se tomarán más adelante en esta síntesis de los antecedentes. Pero hacer esto requiere de la voluntad de explorar en profundidad la vida de los actores: sus comunidades de origen y sus acciones y relaciones en la costa patagónica.

Con este propósito, se enfatizará sobre dos conceptos útiles para pensar la historia de manera transnacional: zonas de contacto y circulación. Su uso está relacionado con la historia del expansionismo europeo y la historia de la ciencia y el conocimiento. Las zonas de contacto son aquellos espacios de copresencia social y temporal de sujetos que anteriormente habían estado separados por cuestiones geográficas e históricas, y cuyas trayectorias se intersecan (Pratt 2003). Los sujetos interactúan y se constituyen –ambos– en la relación que mantienen, que a menudo toma características asimétricas. Por otro lado, circulación es un concepto que ha sido utilizado para destacar el papel de los intercambios locales en las redes globales que construyen el conocimiento científico (Roberts 2009). Esta herramienta permite considerar la experiencia de estos actores transnacionales a bordo de un navío y en las costas. Más que referir a la mera movilidad, la circulación remite a las cosas, hombres y sentidos que se transformarán en el proceso de esa movilidad. Estos términos no deben pensarse como un movimiento desde un punto hacia un centro específico, sino como un movimiento continuo que cuenta con múltiples puntos de contacto e intercambio. La noción de “océanos conectados” (Parry 1974) es recogida por Polónia (2017), quien, a su vez, la entrelaza con la búsqueda de “historias conectadas” como apuesta por integrar la historia a escala local, regional y global, estudiando la singularidad en su articulación con los fenómenos de circulación y conectividad como alternativa para descentralizar el relato expansionista europeo de la modernidad.⁴

A partir de dicho abordaje, pensar en los “océanos conectados” implica tener en cuenta los itinerarios dinámicos de los actores marítimos y no sólo focalizarse en la

4 Polónia parte de la lectura de Subrahmanyam 1997 y 2008; para una ampliación de la discusión sobre las “connected histories”, véase AA.VV. 2001 y Gruzinski 2001.

manera en que los sistemas globales se manifiestan en sistemas regionales o los constituyen –porque esa lógica obedece a un sentido expansionista e imperialista que no permite retorno–, sino más bien considerar la multiplicidad de escenarios regionales que conectan sus historias. Para ser más claros: entendemos que no sólo se trata de cómo se vincula lo global en lo regional sino también de cómo distintas regiones se vinculan y se encuentran en los procesos globales. Desenredando estos procesos es como nos permitiremos ver los hilos que conectan una región con otras, hilos que alguna vez conectaron el mundo (Subrahmanyam 1997, p. 762).

APUNTES DE LAS CONEXIONES PATAGÓNICAS EN EL SIGLO XIX

El XIX fue el siglo de la colonización y las migraciones modernas por excelencia, así como de importantes expediciones científicas y de relevamiento cartográfico. Los navíos constituyeron la principal vía de comunicación internacional, llevando no sólo mercadería y pasajeros sino correo e información. Hacia mediados de 1850, comenzó una era de gran navegación caracterizada por barcos como los *clippers*⁵ y vapores que empezaron a desplazar los navíos a vela (Vairo 2000). En ese período, el mar del hemisferio sur contó con una frecuente circulación de barcos extranjeros que viajaban del Atlántico hacia el Pacífico o viceversa. Ya desde antes, contaba, como se ha mencionado, con una reiterada actividad cinegética motivada por distintas demandas de materia prima que podía extraerse de los mamíferos marinos. En este apartado, se considerará cómo se han tratado estos temas en diversas producciones históricas que exploran específicamente la región.

Senatore (2011) sostiene que la historia de la Antártida ha sido narrada potenciando las experiencias de exploración por sobre las de otros personajes asiduos a esas costas. Algo similar ha pasado con la historia marítima del litoral patagónico, cuya narrativa tradicionalmente enfatizó la historia de su exploración y relevamiento costero, reparando sobre todo en el proceso de ‘descubrimiento’ de la Patagonia desde la mirada y los intereses europeos, particularmente los territoriales y políticos de Gran Bretaña, y desde personajes destacados en la historia tradicional (Ratto 1930, Riesenbergr 1941, Passeti 2008, 2014) y regional (como los trabajos de la revista *Argentina Austral* publicada entre 1929 y 1968). También fue frecuente la apología patriótica de las expediciones militares y de figuras épicas como la de Luis Piedra Buena (Entraigas 1966). Estos trabajos brindan un primer panorama de los intercambios con pobladores de la región con protagonistas históricamente relevantes, deviniendo estudios con contenidos sobre todo biográficos.

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

5 Buques hidrodinámicos a vela, caracterizados por su alta velocidad.

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

Al estudiar la importancia que tenía el cabo de Hornos como pasaje hacia el Pacífico a mediados del siglo XIX, Rydell (1948, 1949) consideró la situación política y económica de Estados Unidos. El comercio de este país con Asia había sido habilitado a partir de 1849 por la derogación de las Actas de Navegación inglesas, lo que permitía que Estados Unidos se involucrara en el comercio del té con China y, por otro lado, debido a la “fiebre del oro” y el colateral comercio con California. En su análisis, la tecnología de los *clippers* fue fundamental para el subsecuente auge de navegación americana en la historia de la ruta de cabo de Hornos. Rydell se explayó en detalles del pasaje hacia el Pacífico, focalizado en los intereses estadounidenses y sus viajes por un pasaje que muchos de estos buques no soportaban por las duras condiciones.

Lo relativo a los naufragios en cabo de Hornos, Isla de los Estados, estrecho de Magallanes, península Mitre, Malvinas y Georgias del Sur fue compilado por Vairo (2000) con el trabajo de otros autores, contextualizando históricamente la región patagónica. Vairo también destacó la importancia del cabo de Hornos y el estrecho de Magallanes en el siglo XIX como pasaje hacia y desde el Pacífico en rutas comerciales, viajes de pasajeros y de balleneros y loberos, y en especial las consecuencias de los navíos que no pudieron concretar esos viajes.

Desde la arqueología, este tema es desarrollado por el Programa de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural Subacuático (PROAS), creado en 1990 en el Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano (INAPL). Varios trabajos del programa dieron cuenta de la frecuencia de barcos en la región y sus accidentes en conjunto con el contexto internacional histórico (Murray *et al.* 2009, Elkin *et al.* 2015, Grosso *et al.* 2015, Elkin 2016, Elkin *et al.* 2017). Estas contribuciones consideran, entre otras cuestiones, la importancia del litoral patagónico en términos globales y la asiduidad de navíos loberos en la costa. El INAPL también ha trabajado desde enfoques interdisciplinarios sobre el deterioro de sitios arqueológicos subacuáticos que consideran el efecto de organismos incrustantes y de *Teredo navalis* –organismos que perforan la madera sumergida– en los restos de naufragios (Bastida *et al.* 2008, Grosso 2008, Bastida *et al.* 2010).

Debido a la actividad lobera y ballenera, en ciertos puntos de la costa había lugares de secado de pieles y talleres de fundido de aceite (*tryworks*) que las tripulaciones extranjeras construían para sus trabajos temporarios (menciones de estos hacen Mayorga 2017, Murray *et al.* 2009). Esta actividad cinegética extranjera, junto a la necesidad de asegurar la posición austral, propició los establecimientos españoles del fuerte San José

en la península Valdés, de Floridablanca en la bahía de San Julián, de Carmen de Patagones y de Puerto Deseado, mediante una cédula real promulgada en 1778 (Destéfani 1985). El fuerte San José subsistió hasta 1810, cuando fue atacado e incendiado por indígenas, ocasionando la muerte de la mayor parte de sus ocupantes (Buscaglia *et al.* 2012). Por otro lado, Floridablanca y Puerto Deseado fueron abandonados unos años después de su establecimiento, principalmente por resultar demasiado onerosos para la corona española, entre otros motivos. Puerto Deseado, volvió a establecerse en 1790 con la creación de la Real Compañía Marítima de Pesca y fue abandonado nuevamente con la caída de dicha compañía en 1807. Silva (1978, 1992) trató en profundidad este tema, tomando de manera integral el desarrollo de la industria pesquera de la península ibérica desde el siglo XVI, la transformación regional de la zona rioplatense en la mitad del siglo XVIII y su creciente importancia en el contexto mundial, hasta el establecimiento en Puerto Deseado, cuyo propósito no era sólo económico sino político y estratégico. El autor ahondó en las provisiones y la población del emprendimiento y en su análisis detalló ampliamente las dificultades materiales, económicas, sociales y de oficio que implicaba la pesca de ballenas para quienes habitaban el emplazamiento (1978).

Respecto al fuerte San José, mediante metodología arqueológica, se destaca el trabajo de Bianchi Vilelli y Buscaglia (Bianchi Vilelli *et al.* 2013, Bianchi Vilelli y Buscaglia 2015) y su cuestionamiento, a partir de la disposición del asentamiento, a la narrativa canónica de la colonización española. Estos trabajos llaman a considerar la múltiple dimensionalidad y causalidad de la colonización, mientras cuestionan la mirada que se centra únicamente en el flujo marítimo atlántico y que disocia los procesos ocurridos en la costa del interior patagónico, las intenciones españolas hacia el interior del territorio y el flujo que provenía del océano Pacífico (2015, p. 192). Sobre todo, llevan el foco a las relaciones interétnicas del establecimiento del fuerte San José con las poblaciones indígenas, actores fundamentales e indisolubles de la historia del litoral patagónico. Estos intercambios con indígenas también han sido considerados en la exhaustiva investigación arqueológica y documental sobre Floridablanca de Senatore (2007), que explora la sociedad de esta colonia y el papel que en ella jugaron los discursos ilustrados españoles.

Varios estudios históricos se explayaron sobre el establecimiento de la colonia de El Carmen y su desarrollo (Martínez de Gorla 1970, Destéfani 1985, Bustos 1993). En 1810 Patagones fue habilitado como puerto menor para el comercio, y para 1822 un servicio marítimo hacía con cierta regularidad el recorrido entre Buenos Aires y Patagones, el cual prosperó especialmente en el bloqueo del Río de la Plata durante la guerra con Brasil durante los años 1825-1828. La actividad de este puerto se intensificó en la guerra con el Brasil, cuando corsarios nacionales y extranjeros comenzaron a operar y Patagones multiplicó sus vías comerciales marítimas: estaba comunicado con Buenos Aires, Montevideo, Santa Catalina, Islas Malvinas, entre otros puertos. Fue en este período cuando el enclave original de 1779, básicamente una aldea con su *hinterland* que aglutinaba a indígenas, hispano-criollos y europeos, se vio repoblada por presidiarios solda-

dos, comerciantes y hacendados, así como por población afroamericana proveniente de las naves capturadas por los corsarios. Para 1856 fue sancionado por el Estado de Buenos Aires como puerto franco. En 1861 Patagones se unía a la ciudad rioplatense con un buque con una frecuencia de 18 días aproximadamente (Martínez de Gorla 1970).

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

Anteriormente, se habían fundado factorías que fueron zonas de contacto con los buques balleneros y loberos, como la que levantó Piedra Buena en Bahía Crossley en 1873 en la isla de los Estados, o la Colonia Rouquard en 1871 al sur del río Santa Cruz. Estos emplazamientos, puertos pequeños, estancias y otras regiones costeras tenían cierta comunicación con los viajeros (cuya frecuencia aún queda por determinar). El estrecho de Magallanes, Tierra del Fuego y Malvinas también fueron particularmente frecuentados en el primer tercio del siglo XIX cuando los navíos repostaban, descansaban o tomaban rumbos definitivos de retorno a los puertos de origen (Martinic 2009, p. 6).

En cuanto a la dimensión de la historia transnacional de la Patagonia, Bascopé (2012) estudió el poblamiento ovino de Magallanes y la fundación de Ushuaia, ambos propiciados por colonos británicos, principalmente los misioneros de la South American Missionary, que partían del obispado sudamericano con sede en la isla de Keppel

para evangelizar a fueguinos, tehuelches y pampas a mediados del siglo XIX. Bascope mostró cómo el pasado de la Patagonia austral, Tierra del Fuego, Malvinas y demás islas del Atlántico Sud se resuelve en una historia internacional que no puede reducirse a los límites nacionales de Argentina y Chile.

Avanzado el siglo XX, pero con repercusiones sobre las visiones retrospectivas del XIX, la "cuestión Malvinas" plantea dificultades a la historiografía nacional luego de la guerra de 1982 (Lorenz 2011). Federico Lorenz considera que los análisis históricos sobre Malvinas están marcados por disputas del pasado y por el revisionismo con el que se retomó el tema a partir de la restauración democrática (2013 y 2014). Asimismo, este autor remarcó la importancia de construir una historia de largo plazo que no se limite a los hitos de la ocupación británica en 1833 y a la guerra de 1982 y abrir el tratamiento a la dimensión mayor de los contextos coloniales como las disputas entre Gran Bretaña y Estados Unidos por la hegemonía de los mares y el negocio ballenero de mediados del siglo XIX, o el proceso de construcción de los estados nacionales sudamericanos. En este orden, se puede remitir al trabajo de Anthony Dickinson (1993, 1994), biólogo que trabajó de inspector en la administración británica de las islas Malvinas.

La actividad ballenera y lobera inglesa en los mares del sur se había iniciado a mediados del siglo XVIII y continuó en auge hasta aproximadamente 1820, declinando hacia 1825. Esto sucedió por el reemplazo creciente que se hizo de aceite de pinnípedos por gas o carbón para la iluminación urbana y doméstica desde 1817, pero también por la caída en la demanda de pieles de lobos marinos, ya que la producción de sombreros de seda introducida en 1797 reemplazó los sombreros de piel en la moda británica (Dickinson 1994). Además, era difícil competir con los cazadores estadounidenses, cada vez más frecuentes, incitados por la industria creciente de sombreros norteamericana que, desde 1820, tendía a utilizar pieles como insumo, a la inversa de la moda británica. Los navíos estadounidenses permanecieron muy activos en los océanos del hemisferio sur, llegando a mediados del siglo XIX a un pico que podría describirse como una "edad de oro" de la actividad ballenera y lobera norteamericana (Bandieri 2009), sobre todo provenientes de Nueva Inglaterra. Por otro lado, Francia promovió su propia industria ballenera a fines del siglo XVIII y para la década de 1770 barcos balleneros provenientes de Dunkerque también se dirigieron a las costas patagónicas (García y Podgorny 2017). En el trabajo que desarrolló durante su tesis de doctorado, Dickinson examinó, entre otras cuestiones, los insatisfactorios intentos de regular la actividad ballenera y lobera en las Malvinas antes de 1834 y cómo los vaivenes de la economía e industria británica y norteamericana se servían de dicha actividad. Dickinson abordó este tema más preocupado por la conservación que por la geopolítica, considerando los reclamos de soberanía en la larga perspectiva. Al situar el conflicto soberano en los términos del mercado de pieles y sombreros, y la demanda popular que éstos tenían en Estados Unidos, el problema de la dominación de Malvinas se desdobra de la bipolaridad argentino-británica y amplía su panorama en un abanico de tópicos mucho más amplio, que involucra a una multiplicidad de actores y políticas.

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

Como hemos mencionado, Martinic ha profundizado sobre loberos y balleneros, principalmente en su paso por la Patagonia oriental y el impacto regional en términos migratorios y de intercambios con lo local. Dickinson, por otra parte, ha abordado la explotación lobera en Malvinas y sus dependencias gubernamentales desde cuestiones de índole económica y ecológica. La historia de los loberos en Patagonia también ha sido trabajada por Soluri (2013) como una historia social ambiental, indagando, a la vez, la relación de “grupos de personas” con “grupos de animales” y las condiciones materiales de explotación de los recursos. Orientado a las conexiones internacionales y el paso de los barcos por la Patagonia atlántica continental, Mayorga (2016, 2017) presenta antecedentes sobre el tema cinegético y sigue el recorrido de los barcos loberos desde las fuentes que proporcionan las expediciones que han sido publicadas, o las bitácoras loberas, introduciendo el trasfondo histórico de estas actividades.

El estado de la cuestión realizado nos brinda un panorama de las problemáticas recientes que han sido tratadas en cuanto a las interconexiones de las costas de la región patagónica del siglo XIX. Desde 1990, se advierte cómo las nuevas preguntas

suscitan nuevos abordajes, a menudo interdisciplinarios. Las diferentes líneas: expediciones y descubrimientos científicos y de relevamiento hidrográfico, rutas comerciales, arqueología, arqueología subacuática, historia del trabajo, historia ambiental, explotación de recursos marítimos y las conexiones de Malvinas con la Patagonia continental nos remiten, una y otra vez, a la problemática de la variable espacial en nuestro objeto de estudio. El litoral patagónico aparece interconectado, entre sí y hacia el resto del mundo, con una diversidad de actores que conforman más de una red de comunicación marítima. Estos personajes claves participaban en la formación de rutas y de zonas de contacto, tenían agencia propia y características completamente específicas que se modifican según el período. Cuáles eran estas características, cómo circulaban los actores y de qué manera impactaron en la región son algunos de los interrogantes que se suscitan.

EL ESPACIO PATAGÓNICO

Desde los inicios de la exploración y el proceso de colonización, y durante las disputas que surgieron por su territorio a lo largo de los siglos XIX y XX, la Patagonia fue reclamada como propia por una multiplicidad de estados. Mientras tanto, diversos actores visitaron sus costas y extrajeron sus recursos. Marineros civiles y militares o sujetos que combinaban roles, comerciantes, lobos y balleneros, misioneros y colonos, en competencia y conflicto con las poblaciones originales, le dieron un aire cosmopolita a una región que se ha retratado como aislada y prístina en el imaginario popular, aunque este cosmopolitismo se dio en condiciones de asimetría incremental hasta terminar con la autonomía territorial indígena. Los diversos encuentros y conflictos que tuvieron lugar constituyeron zonas de contacto entre los actores tanto en puntos de la costa como a bordo de los barcos: entre otras cuestiones, los antecedentes muestran que involucraban intercambios de conocimiento, comercio, disputas, incluso comercio sexual y rescates de naufragios.

Como hemos consignado al tratar los antecedentes, el pasaje por cabo de Hornos era importante para los balleneros del hemisferio norte que querían cazar sus presas en el Pacífico y también para el comercio con Asia. El uso del estrecho de Magallanes era limitado debido a las corrientes y el clima impredecible que lo hacían demasiado peligroso para la navegación a vela, siendo el cabo de Hornos más seguro, aun cuando también entrañaba riesgos, pero los buques mixtos de vapor y vela que se impusieron con su propaganda de seguridad y rapidez hacia fines del siglo XIX prefirieron esta ruta. Los barcos, en su mayoría, provenían de Nueva York y Nueva Inglaterra, pero también de Gran Bretaña y otras potencias europeas, en menor medida (Rydell 1948). Además de California, el descubrimiento de oro en Australia intensificó los viajes. En la década de 1840, este pasaje interoceánico también fue muy utilizado para el comercio del guano, desde Europa y la costa este de Estados Unidos hacia El Callao y las islas Chíncha (Holleth 2008). El comercio con Japón y China se hizo también más frecuente. Y para

abastecer a los vapores fueron necesarios cientos de *clippers* cargados con carbón. El centro de dicha actividad lo constituyó Punta Arenas, con arribos diarios, en detrimento de Ushuaia. Ésta, que contó su primer asentamiento en 1870 cuando Thomas Bridges fundó la Misión Anglicana, y donde se estableció la subprefectura argentina en 1884, recibía apenas un par de buques por mes. La gran cantidad de naufragios en la región, derivada de la intensa actividad en una zona peligrosa para navegar, condujo a que muchos personajes regionales se dedicaran a la práctica del *raque*, sustrayendo los restos que dejaban los naufragios (Vairo 2000).

A estas conexiones debe añadirse las expediciones científicas marítimas (tanto naturalistas como aquellas con propósitos de relevamiento hidrográfico) que pasaron por la zona, como las francesas a cargo de Freycinet (de 1817-1820), Duperrey (1822-1825) y Martial (1882-1884); las británicas de Parker King (1826-1830), Foster (1829-1831), Fitz Roy (1831-1836) y Ross (1839-1841); las estadounidenses de Palmer y Pendleton (1829-1830), Wilkes (1838-1842), Johnson (1871-1872), Thompson (1872-1876), Tanner (1889-1893). Hacia fin de siglo, otros países también tuvieron paso por Patagonia, como la expedición italo-argentina liderada por Bove (1881-1882), la alemana a cargo de Schrader (1882-1883) y la belga comandada por Gerlache de Gomery (1897-1899). Estos viajes recalaron y se aprovisionaron de víveres e información en la costa patagónica y las islas australes –que en muchos casos eran un objetivo de la exploración–, antes de volver a continuar su viaje.

Es necesario también considerar la dimensión de la comunicación que propició la circulación de los navíos, no sólo de puertos oficiales como el de Carmen de Patagones o de Ushuaia más adelante, sino desde otras vías. Por ejemplo, Coronato (2010), en el estudio de la historia pecuaria de la Patagonia, recopiló documentación que da cuenta de las interacciones entre la Falkland Islands Company y el Ministerio del Interior argentino para adquirir tierras en la península Valdés durante la primera presidencia de Roca, y de comunicaciones entre colonos británicos de Santa Cruz y la flota de igual nacionalidad (Coronato 2010, p. 307-313). Asimismo, Luis Piedra Buena era conocido por comandar barcos del gobierno y llevar en ellos el correo. Brumatti, un aficionado a la filatelia, llevó adelante una investigación sobre el correo en Patagonia desde sus comienzos, relevando información sobre varios barcos a los que se les asignaba la responsabilidad de llevar correspondencia en el siglo XIX, como el Villarino, el Comodoro Py o el Golondrina.

CONCLUSIONES

En cuanto a las producciones históricas de la costa patagónica en el siglo XIX, puede verse una tendencia creciente, en los últimos veinte años, que pone el foco en las interconexiones regionales y globales. Asimismo, se han definido nuevos problemas que han destacado la importancia de actores que hasta el momento no han sido tan trabajados, aun cuando, como en el caso de las empresas balleneras y loberas, son fundamentales para explicar la situación del litoral patagónico en esa centuria. Los cambios de perspectivas resultan adecuados para plantear una transformación en la agenda de las inves-

tigaciones históricas de la Patagonia y para preguntarse sobre aquellas cuestiones que aún quedan por trabajar en profundidad. La mayoría de los investigadores de la historia marítima patagónica enfatizaron los peligros y las condiciones de la navegación: el clima tormentoso, las corrientes, los riesgos del estrecho de Magallanes y las dificultades para fijar el rumbo con un barco a vela. En este sentido, la experiencia del viaje por el Atlántico sur está trabajada, con cierto componente épico. Pero esta es sólo la punta del iceberg. Por ejemplo, cuando Martinic, en función de otra apuesta analítica, pone el foco en otro tipo de experiencias, como el comercio sexual de las aónikenk, permite preguntarse por otras vivencias e intercambios que también aportan datos sobre la formación de los derroteros y los lugares de fondeo y anclaje. Respecto a las expediciones científicas y los relevamientos hidrográficos, Podgorny y García han abierto el panorama al atender a los nodos y las redes de los que formaba parte la Patagonia y considerar la incidencia de actores cuyo rol en la construcción de conocimientos y cartografías no han tenido visibilidad. La utilización de herramientas teóricas y metodológicas, como el estudio de la configuración de nodos y las redes de circulación y comunicación, es útil para dar cuenta de las agencias de distintos actores, la topología y la topografía de sus relaciones.

La revisión bibliográfica y documental muestra que los Estados Unidos se destacan de manera muy relevante para la historia regional marítima del siglo XIX y que ello no ha sido suficientemente advertido por la historiografía nacional. El papel de los navíos y los marinos norteamericanos es opacado en las descripciones por el de los intereses británicos, presentados como opuestos del Estado-nación argentino. Esta perspectiva histórica en términos duales y antagonistas, que aún predomina, es una repercusión producida por las disputas por el territorio insular entre Argentina y Gran Bretaña que oscurece, en gran medida, los roles de actores de otras nacionalidades en la región, no sólo estadounidenses sino franceses y españoles, entre otros, lo que ha otorgado una versión de la historia parcial o muy fraccionada hasta el momento.

Según nuestro punto de vista, hay tres dinámicas entrelazadas que deben tenerse en cuenta al considerar la historia marítima y naviera patagónica. En primer lugar, el contexto socioeconómico y político global, que trae a escena, en el siglo XIX, a los comerciantes que se dirigían al Pacífico para llevar y traer mercancías y a los navíos dedicados a la explotación de pinnípedos y cetáceos marinos que obedecían a la demanda internacional de pieles y aceite, entre otros productos. En segundo lugar, la dinámica colonial y nacional, esto es, los esfuerzos orientados por parte de los gobiernos en disputa –la corona española, los gobiernos que la suceden después de las revoluciones de independencia, la provincia de Buenos Aires, la Confederación Argentina y luego la República Argentina y, por otro lado, la Corona británica– en administrar este territorio marítimo, insular y costero, y las medidas diplomáticas y bélicas que se siguieron con este propósito. Por último, pero no menos importante, una dinámica regional que trasciende las fronteras ligadas a la expansión estatal sobre los territorios –y ello comprende a Chile, Argentina y Gran Bretaña–, que vincula la costa patagónica atlántica y pacífica con las islas Malvinas. Esto debe considerarse desde la triangulación entre

los poblados de Punta Arenas, Carmen de Patagones, Puerto Soledad y Puerto Stanley, pero también desde la dinámica misma del territorio que obedece a cierta lógica regional, aún no explorada en profundidad. Eran frecuentes, por ejemplo, las expediciones de la Patagonia continental a Malvinas con provisiones o los viajes de las islas Malvinas a la isla de los Estados o al estrecho de Magallanes para proveerse de madera. El entrelazamiento de estas tres dinámicas permite una comprensión integral de los procesos globales en la región, en donde otras regiones, como, por ejemplo, Nueva Inglaterra con sus barcos loberos, también tienen alcances.

Para el análisis de estas tres dinámicas se debe considerar también los estudios históricos que se han dedicado a cada una. En la literatura de historia marítima o atlantista, Sudamérica no tiene una gran participación y particularmente la Patagonia está relegada a un lugar marginal que desmerece el que tenía en el período. En líneas generales los estudios atlantistas se enfocan más en los intercambios ideológicos, culturales, mercantiles y de esclavos que tuvieron lugar con Europa y también con Estados Unidos. Muchas nuevas tendencias de la historia marítima encaran con entusiasmo las tareas interdisciplinarias y ambientales, lo que permite una mirada sobre el impacto de los movimientos marítimos en el ecosistema y considerar el mar como una entidad viva e histórica. Sin embargo, estas tendencias se debilitan al pensar en lugares sudamericanos periféricos como la Patagonia. Es posible que la importancia de la Patagonia sea relativa en términos de otros continentes o regiones específicas que convocaban más marineros, pero considerando una perspectiva dinámica que tenga en cuenta los múltiples actores que tenían tránsito por la región, que establecían contactos e intercambios con la población patagónica, ya fuera ésta continental o insular, vale la pena preguntarse por el lugar relegado que aquella ha tenido.

En la historiografía nacional, la costa patagónica está relatada sobre todo en términos de grandes narrativas épicas que exaltan la marina de guerra y las figuras de los pioneros de la navegación argentinos o extranjeros, ya sean militares o particulares. Luego, el relato se sitúa en los esfuerzos de la colonización española por asentarse en la región. ¿Por qué la historia nacional no ha sabido distinguir los movimientos globales en la región en términos de las interacciones que se daban allí? ¿Por qué hay un vacío de conocimiento del flujo naviero más allá de las fronteras y no se han explorado los visitantes más frecuentes y sus intercambios con los residentes de las costas? Posiblemente, la explicación se encuentre en la circunscripción a las fronteras del Estado-nación de la historia tradicional, pero también en el hecho de que la guerra de las islas Malvinas tuvo un efecto hondo en las producciones historiográficas posteriores a 1982. Los términos duales argentino-británicos en los cuales se narró la historia a continuación oscurecieron otros aspectos históricos de la región. Para una comprensión integral de la historia patagónica es necesario volver a someter a discusión la reconstrucción histórica de la presencia del gobierno español y luego argentino en el mar austral.

A fines del siglo XIX, en 1880, surgió la urgencia de normalizar y balizar la situación de los puertos y poblados que se habían fundado en la Patagonia como parte de la expan-

sión territorial de un Estado soberano. Esta urgencia tuvo diversas motivaciones que aún no han sido analizadas en detalle. Las áreas marítimas de las que los navíos extranjeros extraían un sinfín de recursos sólo fueron regularizadas con relativo éxito en las últimas décadas del siglo XIX. ¿Por qué recién entonces? Estas regularizaciones merecen una mirada más profunda, un análisis renovado desde la diversidad de protagonistas presentes en la escena histórica desde el giro transnacional que ha tomado la historia marítima en los últimos años. ¿Qué antecedentes tuvieron y por qué fracasaron? En 1880, ¿qué variables propiciaron que el estado argentino conformara una fuerza naval y en qué circunstancias? Los diversos intentos de regularizar la costa patagónica pueden verse desde los establecimientos españoles de fines del siglo XVIII en San José, San Julián y Patagones, los planes trazados por Luis Vernet de su colonia en Malvinas y sus intentos para ejercer como comandante de las islas y de Tierra del Fuego, el establecimiento de la colonia galesa a mediados de siglo, entre otros momentos fundantes del litoral patagónico tal como lo conocemos. Para cuando el estado argentino orientó su mirada y sus esfuerzos al sur en la década de 1880, Chile también era visto como amenaza del territorio nacional; y el Ministerio de Guerra y Marina construyó y orientó recursos navales, estableciendo prefecturas como la de Ushuaia. Durante todo el siglo, los intentos por regularizar las costas y protegerlas impactaron en los marineros asiduos a la región y en los pueblos originales del territorio. Entre otros temas, cabe preguntarse por las disputas con los indígenas del territorio, el intercambio comercial y la venta regular de alcohol. Estos asentamientos, después de todo, no respondían únicamente a la amenaza marítima de barcos extranjeros, como hace ver su narrativa tradicional, sino también a la autonomía indígena y su control territorial previo a la imposición del Estado, ya sea colonial o republicano (Bianchi Villelli y Buscaglia 2015).

La nueva tendencia de la historia marítima de estrechar lazos con la historia mundial encierra cuestiones interesantes, sobre todo la noción de “océanos conectados”, que hemos recogido de los antecedentes. Una historia que se recorta en fronteras oceánicas está colmada de limitaciones y ese recorte es un anacronismo: para los marinos del siglo XV al XIX el océano Atlántico constituía varios mares diferentes (Coclanis 2006). Sin embargo, mantener el foco exclusivamente en lo internacional encierra el riesgo de olvidar una parte sustancial de la experiencia de los viajeros marítimos, aquello que sucedía no sólo en sus lugares de origen sino de anclaje –sobre todo si se trataba de un anclaje adonde recurrían de manera repetida–.

Por otro lado, una historiografía reducida a lo nacional tiene poco para decir en un área de estudios donde la mayor parte de los barcos, tripulaciones y, por lo tanto, archivos que permiten reconstruir relaciones históricas son extranjeros. Los términos antagonistas en los que se plantea la historia marítima argentina no han sido de mucha ayuda para conocer la dinámica eminentemente regional y globalmente conectada de la costa patagónica. En este sentido, es necesario construir históricamente la experiencia marítima de costas en apariencia periféricas como la Patagonia, de donde salían menos barcos que los que llegaban, pero donde también transcurre una parte sustan-

cial de la historia marítima: la de las mujeres aónikenk prostituidas, los agrupamientos indígenas que conseguían alcohol y armas mediante el comercio con marineros y los almaceneros de los enclaves de colonización, o lugares de anclaje que eran afectados directamente por los barcos que introducían en ellos especies no nativas o por las tripulaciones que arrasaban con su fauna marina. Sobre este problema, las posibilidades de producir una historia regional costera y marítima del extremo sur continental (patagónico-malvinense-fueguina) se vislumbra más enriquecedora que una historia una historia estrictamente nacional, ya sea ésta argentina, chilena o británica.

¿Cómo encarar un estudio regional que contemple la circulación y las redes de manera transnacional? ¿Cómo pensar en las redes bosquejadas en el período con respecto al Atlántico norte (con Nueva Inglaterra o Gran Bretaña) pero también considerar las relaciones que se mantienen desde el hemisferio sur con Chile, Nueva Zelanda o Australia? El *quid* de la cuestión parece más bien apelar a aprender de los aportes de las tendencias atlanticistas y mundialistas y pensar desde conceptos como la circulación atendiendo en particular al flujo transnacional con la Patagonia en la escena central. Considerar poder, economía y sociedad globales, pero siguiendo, al modo en que lo hizo Hobsbawm (2009), las trayectorias específicas de la formación del capitalismo en regiones periféricas del mundo. En el caso de la costa patagónica, son los flujos, las conectividades y las redes, y no dimensiones más abstractas, genéricas o no localizadas como los océanos o los hemisferios, los que finalmente diagraman los límites, y sobre todo los alcances de la región. La circulación de los buques extranjeros y nacionales en la Patagonia ha producido una diversidad de impactos que constituyen ejes de análisis que aún resta investigar. Los impactos económicos y sociales de la caza y la pesca de mamíferos marinos y la navegación derivaron en establecimientos tales como factorías, estancias, asentamientos balleneros e incluso refugios para náufragos, así como en intercambios sociales y comerciales importantes para la dinámica regional. La comprensión de esta dinámica está ligada a las experiencias no sólo de los navegantes sino de los actores locales con los que se interactuaba. Los estudios al respecto, exhaustivos en lo relativo a puertos como Carmen de Patagones (como ha sido el caso del trabajo pionero de Martínez de Gorla), aún no han sido profundizados respecto de otros sectores costeros menos relevantes desde el punto de vista del registro documental que se generó a partir de ellos. Al litoral patagónico extendieron sus brazos marítimos regiones recónditas, en la forma de grupos multiétnicos, de culturas distintas y formas de explotación específicas que en su conjunto afectaron a esta costa, al tiempo que se afectaban ellos mismos. Colonos e indígenas patagónicos brindaron indicaciones, compartieron su conocimiento y negociaron recursos con sus visitantes marítimos y, en más de una ocasión, fueron vandalizados por éstos.

Finalmente, el impacto ecológico que ha derivado de estos viajes en el mar austral tampoco ha tenido repercusión en la historia académica. A primera vista, hay que considerar organismos como ratas, plantas, insectos y animales domésticos que posiblemente han sido introducidos en estos viajes del siglo XIX, algunas veces a modo de

“polizones”, bajo la mirada inadvertida o impotente de las tripulaciones. Pero también es fundamental considerar la incidencia de estos viajes en la biodiversidad marítima, un tema que mundialmente recibe poca atención, ya que la historia ambiental mantiene cierto sesgo terrenal con poca atención en los ecosistemas acuáticos, orientando más bien el foco a ríos que a lagos u océanos (McNeil 2005). En términos generales, tanto el atlanticismo como la historia marítima tradicional –excepto aquellos que reconstruyen la historia de las pesquerías– han descuidado el mar y todo lo que vive en él (Bolster 2008). En este sentido, dos cosas apremian para ser tomadas en cuenta en el litoral patagónico del siglo XIX: la caza de mamíferos marinos, que ha tenido un impacto devastador sobre la fauna de la región, y la introducción de aquellos organismos que han sido transportados de un lugar a otro, adosados a los navíos y a los lastres a modo de “islas biológicas flotantes” (Carlton 1992). El estudio de los animales “carismáticos”, como ballenas, elefantes y lobos marinos, es mucho más frecuente en detrimento de otra fauna y flora que habitan las costas y el fondo marino (Bortolus y Schwindt 2007) y que ha sido afectada por estos viajes. Considerar factores como los flujos marítimos, la intensidad de los viajes, su proveniencia y el tiempo de fondeo en distintos puntos de la costa patagónica posibilita generar teorías sobre la procedencia de especies invasoras que impactan hoy en los recursos marinos. Es por eso que las tendencias en la historia marítima (y en otros campos de las ciencias sociales) respecto a redes y circulación resulta útil, entre otras cosas, para investigar temas clásicamente biológicos como la introducción de especies (Banks *et al.* 2015). En los últimos quince años, se registra un incremento del esfuerzo colaborativo entre ciencias naturales y sociales que ponderan una visión global o interdisciplinaria de las interacciones históricas humanas con la vida en los océanos, aunando cada vez más a historiadores y ecologistas para investigar cuestiones que serían imposibles de contestar desde una sola disciplina (Bolster 2008, Schwerdtner *et al.* 2014). Conforme a esta tendencia, se desarrollan proyectos a gran escala como el History of Marine Animal Populations (HMAP), que pretenden reconstruir históricamente los ecosistemas oceánicos. Este giro interdisciplinario es posible y propiciado gracias a la perspectiva transnacional de la historia y constituye un desafío porque no puede ser reducido sólo a variables económicas sino también sociales y políticas que han decidido el rumbo de las embarcaciones que transitaban por la región. El desafío será complementarlo con estudios que atiendan a las dinámicas sociales y naturales en las escalas local y regional y a la manera en que estas se traman con los procesos globales más allá de los límites nacionales o jurisdiccionales.

BIBLIOGRAFÍA

- ABRANTES GARCÍA, A. C., 2017. New ports of the New World: Angra, Funchal, Port Royal and Bridgetown. *International Journal of Maritime History*, vol. 29, nº 1, pp. 155-174.
- AA.VV., 2001. Une histoire à l'échelle globale. *Annales*, año 59 nº 1, EHESS.

- ARMITAGE, D., 2002. Three Concepts of Atlantic History. En D. ARMITAGE y M. J. BRADDICK, eds., *The British Atlantic World, 1500-1800*. Londres: Basingstoke. pp. 11-29.
- BANDIERI, S., 1996. Entre lo micro y lo macro: la historia regional. Síntesis de una experiencia. *Entrepasados*, vol. 11, pp. 71-100.
- , 2009. *Historia de la Patagonia*. Buenos Aires, Sudamericana. 445 p.
- BANKS, N., D. R. PAINIM, K. L. BAYLISS, M. HODDA, 2015. The role of global trade and transport network topology in the human mediated dispersal of alien species. *Ecology Letters*, vol. 18, pp. 188-199.
- BASCOPÉ JULIO, J., 2012. La colonisation de la Patagonie australe et la Terre de Feu. *Sources pour une histoire internationale, 1877-1922*. París. Tesis doctoral, presentada en la École des Hautes Études en Sciences Sociales, Ms. 1028 p.
- BASTIDA, R., D. ELKIN & M. GROSSO, 2008. The Role of Benthic Communities and Environmental Agents in the Formation of Underwater Archaeological Sites. En M. E. LSHIKAR-DENTON y P. LUNA ERRENGUERENA (eds.), *Underwater and Maritime Archaeology in Latin America and the Caribbean*. Walnut Creek (California): Left Coast Press. pp. 173-185.
- , 2010. Enfoques interdisciplinarios para el estudio de procesos naturales de formación de sitios arqueológicos subacuáticos: investigaciones en el marco del Proyecto Swift (Provincia de Santa Cruz, Argentina). En: F. OLIVA, N. DE GRANDIS, J. RODRÍGUEZ (comps.), *Arqueología argentina en los inicios de un nuevo siglo*, tomo III. Publicación del XIV Congreso Nacional de Arqueología Argentina (Rosario, septiembre 2001). Rosario: Laborde. pp. 269-283.
- BIANCHI VILLELLI, M. & S. BUSCAGLIA, 2015. De gestas, de salvajes y de mártires. El relato maestro sobre el fuerte San José reconsiderado desde la arqueología histórica (Península Valdés, Pcia. de Chubut, Siglo XVIII). *Revista del Museo de Antropología*, vol 8., nº 1, pp. 187-200.
- & B. SANCCI, 2013. Una genealogía de los planos históricos del Fuerte San José (Península Valdés, Chubut, Siglo XVIII). *Corpus - Archivos virtuales de la alteridad americana*, vol. 3, pp. 1-15.
- BOLSTER, W. J., 2008. Putting the Ocean in Atlantic History: Maritime Communities and Marine Ecology in the Northwest Atlantic, 1500–1800. *American Historical Review*, vol. 113, nº 1, pp. 19–47.
- BORTOLUS, A. & E. SCHWINDT, 2007. What would have Darwin written now? *Biodiversity and Conservation*, vol. 16, pp. 337-345.
- BORUCKI, A., 2011. The Slave Trade to the Río de la Plata. Trans-imperial Networks and Atlantic Warfare, 1777-1812, *Colonial Latin American Review*, vol. 20, nº 1, pp. 81-107.
- , 2013. Shipmate Networks and Black Identities in the Marriage Files of Montevideo, 1768-1803. *Hispanic American Historical Review*, vol. 93, nº 2, pp. 205-238.
- BRAUDEL, F., 2010. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. México: Fondo de Cultura Económica. 1810 p.
- BRUMATI, H., 2011. Investigación de correos y telégrafos en la historia patagónica. Disponible en <http://www.drault.com/pdb/correo/correo-indice.html>
- BUSCAGLIA, S., M. BIANCHI VILLELLI, L. STARÓPOLI, C. BOSONI, S. CARELLI, J. ALBERTI, 2012. Arqueología Histórica en Península Valdés. Primeros Abordajes Históricos y Arqueológicos al Fuerte San José (1779-1810). *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana*, vol. 6, pp. 47-79.
- BUSTOS, J. A., 1993. Indios y Blancos, sal y ganado más allá de la frontera. *Anuario IEHS*, vol. 8, pp. 27-45.
- Cañete, V., F. Rispoli, L. Ruocco, G. Yurkievich (comps.), 2011. En *Los puertos y su gente: pasado, presente y porvenir*. Mar del Plata: GESMar. 184 p.
- CARLTON, J. T., 1992. Blue immigrants: the marine biology of maritime history. *The Log*, vol. 44, pp. 31-36.
- CHAVES, K., 2011. Athwart the trend: Maritime History's position in a sea of Atlantic World prospects, *Interdisciplinary Journal of Maritime Studies*, vol. 2, nº 2., pp. 12-21.
- COCLANIS, P. A., 2006. Atlantic World or Atlantic/World? *The William and Mary Quarterly*, third series, vol. 63, nº 4, pp. 725-742.
- CORONATO, F., 2004. Early links between the Falkland Islands and the Welsh Colony in Patagonia: Bishops from the Islands visiting the Mainland. *Falkland Islands Journal*, pp. 22-27.

- , 2010. *El rol de la ganadería ovina en la construcción del territorio de la Patagonia*. París. Tesis doctoral, presentada en el Institut des Sciences et Industries du Vivant et de l'Environnement, Agro Paris Tech. Ms. 329 p.
- & J. F. TOURRAND, 2013. Falklands and Patagonia: the good old neighbourhood. *Falkland Islands Journal*, pp. 90-106.
- DE JONG, G., 2001. *Introducción al método regional*. Neuquén: LIPAT, Universidad Nacional del Comahue. 159 p.
- DESTÉFANI, L. H., 1985. Colonización Patagónica. En *Historia marítima argentina*, tomo IV. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, Secretaría General Naval. pp. 177-224.
- DICKINSON, A. B., 1993. Early sealing in the Falkland Islands dependencies. *The Great Circle*, vol. 15, nº 1, pp 1-17.
- , 1994. Early Nineteenth-Century Sealing on the Falkland Islands: Attempts to Develop a Regulated Industry, 1820-1834. *The Northern Mariner / Le Marin du nord*, vol. 4, nº 3, pp. 39-49.
- ELKIN, D., 2016. Arqueología marítima en la Patagonia: el proyecto HMS Swift (Argentina). *Revista PH*, pp. 78-93. Disponible en <http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/3748>
- , C. MURRAY, M. GROSSO, G. GUTIÉRREZ, M. E. TRASSENS, R. BASTIDA, 2015. Investigaciones Interdisciplinarias en Sitios Arqueológicos de Naufragio en el Golfo Nuevo (Provincia Del Chubut): Primeros Resultados. *Cuadernos del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano*, vol. 1, pp. 21-40.
- , C. MURRAY, M. GROSSO, 2017. Arqueología de naufragios históricos en la costa atlántica fueguina. En *Patrimonio a orillas del mar - Arqueología del litoral atlántico de Tierra del Fuego*. Ushuaia: Editora cultural Tierra del Fuego, pp. 207-237.
- ENTRAIGAS, R. A., 1966. *Piedra Buena caballero del mar*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, Secretaría de Estado de Marina. 420 p.
- FINK, L., 2011. *Sweatshops at Sea. Merchant seamen in the world's first globalized industry, from 1812 to the present*. Chapel Hill: The University of North Carolina. 288 p.
- GARCÍA, S. V., 2009. El estudio de los recursos pesqueros en la Argentina de fines del siglo XIX. *Revista Brasileira de História da Ciência*, vol. 2, nº 2, pp. 206-221.
- , 2010. La logística de los levantamientos hidrográficos en el Río de la Plata y Patagonia en tiempos del HMS Beagle. *Anuario IEHS*, vol. 25, pp. 279-304.
- & I. PODGORNY, 2013. La Casa de los Pilotos, Las escorias de la Patagonia y el naturalista de la barca inglesa. En R. RUIZ, M. A. PUIG-SAMPER, G. ZAMUDIO (eds.) *Darwinismo, Biología y Sociedad*. España: Doce Calles / UNAM. pp. 29-50.
- & I. PODGORNY, 2017. L'exploitation de la faune marine dans l'Atlantique Sud: quelques idées pour une histoire globale de la zoologie et du commerce au XIXe siècle. En: D. ROJAS (ed.), *Amérique latine globale. Histoire connectée, globale et internationale*, Paris: L'Harmattan, 2017, pp. 17-47.
- GROSSO, M., 2008. Arqueología de naufragios: estudio de procesos de formación naturales en el sitio HMS Swift (Puerto Deseado, Santa Cruz). Buenos Aires. Tesis de Licenciatura en Ciencias Antropológicas - Orientación Arqueología. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. Publicación electrónica CD. 146 p.
- , D. ELKIN, C. MURRAY, M. A. CASTRO, 2015. Evidencia arqueológica de naufragios en zonas costeras: El caso del Parque Nacional Monte León (Provincia de Santa Cruz). *Magallania*, vol.43, nº 2, pp.93-118.
- GRUZINSKI, S., 2001. Les mondes mêlés de la monarchie catholique et autres 'connected histories'. *Annales*, año 59, nº 1, EHESS.
- HATTENDORF, J. B., 2012. Maritime History Today. *Perspectives on History*, vol. 50, nº 2, pp. 34-36.
- HEIDBRINK, I., 2017. Closing the 'blue hole': Maritime history as a core element of historical research. *International Journal of Maritime History*, vol. 29, nº 2, pp. 325-332.
- HOBBSAWM, E. J., 2009. *La era del imperio, 1875-1914*. España: Editorial Crítica. 408 p.
- HOLLETT, D., 2008. *More Precious Than Gold: The Story of the Peruvian Guano Trade*. Madison: Fairleigh Dickinson University Press. 301 p.
- LINEBAUGH, P. & M. REDIKER, 2005. *La Hidra de la Revolución. Marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*. Barcelona: Crítica. 496 p.

- LORENZ, F., 2011. El malestar de Krímov. Malvinas, los estudios sobre la guerra y la historia reciente argentina. *Estudios*, vol. 25, pp. 47-75.
- , 2013. Reconstruir la historia. *Le Monde diplomatique*, vol. 163, pp. 10-11.
- , 2014. *Todo lo que necesitas saber sobre Malvinas*. Buenos Aires: Paidós. 208 p.
- MARTÍNEZ DE GORLA, D. N., 1970. *El Puerto Franco de Patagones y la realidad socioeconómica de la frontera del sud*. Buenos Aires: Junta de Investigaciones y Estudios Históricos de la Provincia de Río Negro. 114 p.
- MARTINIC BEROS, M., 1996. Inmigrantes malvineros en Magallanes. *Magallania: Anales del Instituto de la Patagonia, Serie Ciencias Humanas*, vol. 24, pp. 21-34.
- , 2008. El comercio sexual entre las mujeres Aónikenk y los foráneos. *Magallania*, vol. 36, n° 1, pp. 31-36.
- , 2009. Relaciones y comercio entre Magallanes y las islas Falkland. *Magallania*, vol. 37, n° 2, pp. 5-21.
- , 2009b. Balleneros en la Patagonia Occidental en los años de 1830. *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile*, vol. 12, pp. 87-96.
- MATEO OVIEDO, J. A., 2003. *De Espaldas al Mar. La Pesca en el Atlántico Sur (siglos XIX y XX)*. Barcelona. Tesis doctoral, Universitat Rompeu Fabra, Institut Universitari d'Història. 70 p.
- MAYORGA, Z., M., 2016. Antecedentes históricos referidos a la caza de lobos marinos y su interacción con el medio geográfico y humano en el extremo austral americano: el caso del lobo escocés William Low. *Magallania*, vol. 44, n° 2, pp. 37-64.
- , 2017. Actividad lobera temprana en la Patagonia Oriental: caza de mamíferos marinos. *RIVAR*, vol. 4, n° 11, pp. 31-51.
- MC NEIL, J. R., 2005. Naturaleza y Cultura de la Historia Ambiental. *Nómadas*, vol. 22, pp. 12-25.
- MURRAY, C., M. GROSSO, D. ELKIN, F. CORONATO, H. DE ROSA, M. A. CASTRO, R. BASTIDA, N. C. CIARLO, 2009. Un sitio costero vulnerable: el naufragio de 'Bahía Galenses' (Puerto Madryn, Chubut, Argentina). En *Arqueología de la Patagonia: Una mirada desde el último confin*. Ushuaia: Utopías, pp. 1093-1108.
- OJALA, J. & S. TENOLD, 2017. Maritime history: A health check. *International Journal of Maritime History*, vol. 29, n° 2, pp. 344-354.
- PARRY, J. H., 1974. *El descubrimiento del mar*. Barcelona: Editorial Crítica. 368 p.
- PASSETTI, G., 2008. A América Latina como símbolo do fracasso da colonização ibérica em "civilizar os nativos" segundo o relato de Robert FitzRoy, capitão do HMS Beagle (1829-1836). En *Anais do XIX Encontro Regional de História: Poder, Violência e Exclusão*. ANPUH/SP - USP. São Paulo, 08 a 12 de setembro de 2008. Cd-rom, pp. 1-12. Disponible en <http://www.anpuhsp.org.br/sp/downloads/CD%20XIX/index.html>
- , 2014. Strait of Magellan rediscovered: science, politics, commerce. *Antíteses: Dossiê Cultura Marítima*, vol. 7, n° 13, pp. 254-276
- POLÓNIA, A., A. S. RIBEIRO, D. LANGE, 2017. Connected oceans: New pathways in maritime history. *International Journal of Maritime History*, vol. 29, n° 1, pp. 90-95.
- PRADO, F., 2009. In the Shadow of Empires: Transimperial Networks and Colonial Identity in Bourbon Rio de la Plata (c. 1750 – c. 1813). Atlanta. PhD Thesis, Emory University. Ms. 311 p.
- PRATT, M. L., 2003. *Imperial Eyes: Travel Writing and Transculturation*. Londres: Routledge. 257 p.
- RATTO, H. R., 1930. *Actividades marítimas en la Patagonia durante los siglos XVII y XVIII*. Buenos Aires: Guillermo Kraft. 194 p.
- RIBEIRO DA SILVA, F., 2017. The slave trade and the development of the Atlantic African port system, 1400s-1800s. *International Journal of Maritime History*, vol. 29, n° 1, pp.138-154.
- RIESENBERG, F., 1941. *Cabo de Hornos*. Buenos Aires: Hachette. 459 p.
- ROBERTS, L., 2009. Situating Science in Global History: Local Exchanges and Networks of Circulation. *Itinerario*, vol. 33, pp 9-30.
- RYDELL, R. A., 1948. The Cape Horn Route to California, 1849. *Pacific Historical Review*, vol. 17, n° 2, pp. 149-163.
- , 1949. The California Clippers. *Pacific Historical Review*, vol. 18, n° 1, pp. 70-83.
- SANDRÍN, M. E. & N. BIANGARDI (comps.), 2014. *Los espacios portuarios: Un lugar de encuentro entre disciplinas*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. 405 p.

- SCHMITT, C., 2007. *Tierra y Mar, Una reflexión sobre la historia universal*. Madrid: Editorial Trotta. 112 p.
- SCHWERDTNER MÁÑEZ, K., P. HOLM, L. BLIGHT, M. COLL, A. MACDIARMID, H. OJAVEER, B. POULSEN, M. TULL, 2014. The Future of the Oceans Past: Towards a Global Marine History Research Initiative. *PloSOne*, vol. 9, nº 7, pp. 1-10. Disponible en <http://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0101466>
- SENATORE, M. X., 2007. *Arqueología e Historia en la Colonia Española de Floridablanca. Patagonia, Siglo XVIII*. Serie Arqueología Histórica. Proyecto Floridablanca. Buenos Aires: Editorial Teseo. 332 p.
- , 2011. Antártida como Narrativa. *Vestigios Revista Latinoamericana de Arqueología Histórica*, vol. 5, pp. 159 – 184.
- SESHAN, R., 2017. Intersections: Peoples, ports and trade in seventeenth-century Surat and Madras. *International Journal of Maritime History*, vol. 29, nº 1, pp. 111-122.
- SILVA, H. A., 1978. La economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata. Buenos Aires: Fundación para la Educación, la Ciencia y la Cultura.
- , 1985. La pesca y la caza de lobos y anfibios, la Real Compañía Marítima de Pesca en Deseado (1790/1807). En *Historia marítima argentina*, tomo IV. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, Secretaría General Naval, pp. 508-530.
- , 1999. *Navegación y comercio rioplatense 1 y 2*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur, Departamento de Humanidades.
- SOLURI, J. 2013. Seals and Seal Hunters along the Patagonian Littoral, 1780-1960. En M. FEW & Z. TOTORICI (ed.), *Centering Animals: Writing Animals into Latin American History*. Durham: Duke University Press, 2013, pp. 243-269.
- SUBRAHMANYAM, S., 1997. Connected Histories: Notes towards a Reconfiguration of Early Modern Eurasia. *Modern Asian Studies*, vol. 31, nº 3, Special Issue: The Eurasian Context of the Early Modern History of Mainland South East Asia, 1400-1800, pp. 735-762.
- , 2007. Holding the World in Balance: The Connected Histories of the Iberian Overseas Empires, 1500-1640. *The American Historical Review*, vol. 112, nº 5, pp. 1359-1385.
- VAIRO, C. P., 2000. *Nafragios en el cabo de Hornos, Isla de los Estados, Magallanes, Península Mitre, Malvinas y Georgias del Sud*. Ushuaia: Zagier & Urruty. 224 p.
- VICKERS, D., 1993. Beyond Jack Tar. *William and Mary Quarterly*, third series, vol. 50, nº 2, pp. 418-424.