



## RINCÓN DE LA HISTORIA

# Navegación e Historia de la Ciencia: La tragedia del ballenero Essex

## *Navigation and history of science: The tragedy of the whaleship Essex*

Ignacio Jáuregui-Lobera

*Instituto de Ciencias de la Conducta y Universidad Pablo de Olavide de Sevilla. España*

\* Autor para correspondencia.  
Correo electrónico: [ijl@tcasevilla.com](mailto:ijl@tcasevilla.com) (Ignacio Jáuregui-Lobera).

Recibido el 30 de julio de 2018; aceptado el 10 de agosto de 2018.

### Como citar este artículo:

Jáuregui-Lobera I. Navegación e Historia de la Ciencia: La tragedia del ballenero Essex. JONNPR. 2019;4(4):466-84.  
DOI: 10.19230/jonnpr.2628

### How to cite this paper:

Jáuregui-Lobera I. Navigation and history of science: The tragedy of the whaleship Essex. JONNPR. 2019;4(4):466-84.  
DOI: 10.19230/jonnpr.2628



This work is licensed under a Creative Commons  
Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License  
La revista no cobra tasas por el envío de trabajos,  
ni tampoco cuotas por la publicación de sus artículos.

### Resumen

El 20 de noviembre de 1820 el ballenero Essex sufrió la embestida de un cachalote en pleno Pacífico. La tripulación dejó el lugar en los botes balleneros, que hicieron de salvavidas. Las provisiones eran escasas, pues rescataron las que pudieron, y muchas se fueron estropeando por la acción del agua y la sal. Apareció la deshidratación, la desnutrición y cambios psicopatológicos fruto de una situación de supervivencia extrema. Luchando contra sus principios morales y religiosos, comenzaron comiendo la carne de los compañeros que iban muriendo y acabaron llegando al sacrificio de alguno de ellos como última fuente de nutrientes. A la deriva, en pleno océano, algunos acabaron siendo avistados y rescatados. Esta es su historia.

### Palabras clave

*Essex; cachalotes; naufragio; supervivencia; inanición; canibalismo*



### Abstract

On November 20, 1820, the whaleship *Essex* was attacked by a sperm whale in the Pacific Ocean. The crew left the place in whaling boats, which worked as lifeboats. The supplies were very scarce, because the crew rescued only what they could, and many of those supplies were spoiled by the action of water and salt. Dehydration, malnutrition and psychopathological changes resulted from a situation of extreme survival. Fighting against their moral and religious principles, they began eating the flesh of the companions who were dying, and finally they sacrificed some of them as the last source of nutrients. Adrift, in the middle of the Pacific, some survivors were sighted and then rescued. This is their story.

### Keywords

*Essex; sperm whales; shipwreck; survival; starvation; cannibalism*

El *Essex* (barco ballenero del siglo XIX) partió de Nantucket (isla del estado de Massachusetts) en 1819 con rumbo a las zonas de caza de ballenas del Pacífico Sur. Mientras faenaba y la tripulación perseguía y arponeaba a miembros de una manada de cachalotes, el 20 de noviembre de 1820 el *Essex* sufrió la embestida de un gran cachalote macho provocando su hundimiento. El barco naufragó a unas 2.000 millas náuticas al Oeste de la costa occidental de Sudamérica. Tras naufragar, los marineros se embarcaron en tres pequeños botes balleneros que usaron como botes salvavidas. Con muy limitados suministros de comida y agua fresca, tuvieron que sobrevivir recurriendo al canibalismo tras agotarse las provisiones.

*... Y las penalidades han sido la suerte del marinero, desde que el arca de Noé navegó de aquí allá... (Lord Byron)*

## Aceite de ballena, la prosperidad de Nantucket

Nantucket, isla ubicada a unos 50 km al sur de Cape Cod, Massachusetts (Estados Unidos), conforma, junto con las islas de Tuckernuck y Muskeget, el poblado de Nantucket, Massachusetts, así como el condado de Nantucket. Actualmente es un destino turístico y una colonia de veraneo con una población que llega hasta los 50.000 habitantes durante los meses de verano. Nantucket significa "tierra lejana" en la lengua nativa de los wampanoag.

Durante el verano de 1819, contaba con unos 70 barcos balleneros que navegaban por el Pacífico y el Atlántico, en una época en la que el precio del aceite de ballena subía sin parar y la economía mundial estaba en depresión. En esta coyuntura, Nantucket se encaminaba a ser una de las poblaciones más ricas de Estados Unidos. Contaba entonces con unos 7.000 habitantes y en su puerto siempre había de 15-20 balleneros amarrados mientras el resto de la flota navegaba. En el puerto jugaban los niños entre aquellos barcos, uno de los cuales era el *Essex*, de 27 metros de eslora y 238 toneladas de desplazamiento. Los colonos ingleses habían ido llegando desde 1659 y pretendían dedicarse a la agricultura y ganadería. Así lo



hicieron, y tanto cultivaron y criaron que se acabó la bondad de la tierra y no les quedó otro remedio que mirar hacia la mar. Todos los otoños llegaban ballenas francas que permanecían hasta primavera (a modo de verdadero rebaño marino). Así que con pequeñas embarcaciones, de unos 6 metros de eslora, comenzaron los wampanoag a salir a la mar y con una espadilla mataban alguna ballena, la remolcaban y en la playa le extraían la grasa, que hervían para convertirla en aceite <sup>(1-4)</sup>. Fue en 1712 cuando un marinero con su pequeño bote (el Capitán Hussey) acabó en alta mar al ser abatido tras rolar el viento. Así fue como avistó unos cetáceos que nunca antes había visto navegando. El chorro de agua que expulsaban no ascendía en vertical sino en forma de arco hacia delante. Hussey logró arponear y matar a uno de ellos y comprobó que eran cachalotes (recordaba que hacía años había visto uno muerto que había sido empujado hasta la playa). El aceite del cachalote era muy superior al de la ballena franca. En las lámparas daba una luz más limpia y brillante. El cachalote tenía en su cabeza, casi cuadrada, un gran depósito de aceite de gran calidad llamado “espermateci”. Su extracción era tan fácil que podía hacerse con cucharones, tras lo cual se depositaba en toneles. El aspecto del “espermateci” recordaba al líquido seminal (en inglés, al cachalote se le denomina *sperm whale*, es decir, ballena de esperma). Figura 1.

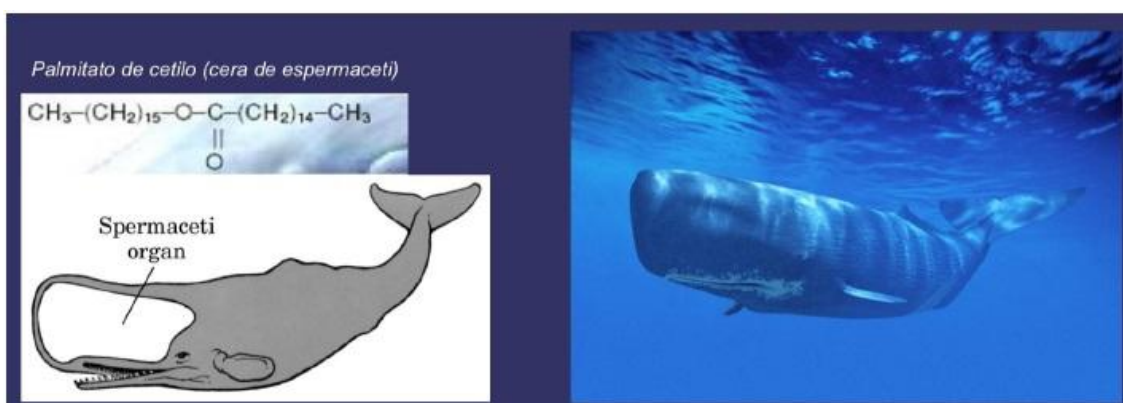


Figura 1. Espermateci del cachalote

Hacia 1760 los lugareños de Nantucket habían extinguido las ballenas de la costa, así que agrandaron sus balleneros y los dotaron de hornos de ladrillo y calderas para fabricar aceite en medio del océano. Para 1819 Nantucket ya iba siendo lo que fue gracias a este cambio, que obligaba a navegar por el Pacífico a veces hasta 2-3 años. Hubo cambios demográficos (los wampanoag se había reducido al mínimo afectados por epidemias) y económicos (en la costa no quedaban ballenas y en la isla la tierra estaba esquilada) que obligaron a echarse a la mar. Así que era un pueblo ballenero y mayoritariamente cuáquero. Mary Coffin y Natahniel Starbuck fueron la primera pareja inglesa casada en la isla, allá por



1662. En 1702 llegó un carismático ministro cuáquero, John Richardson, y la tal Mary unió sus negocios a una exacerbada espiritualidad. Y caló el espíritu cuáquero: nada de divertirse y derrochar con el dinero ganado, era preceptivo invertirlo en la pesca de la ballena, negocio y más negocio. Por otra parte, los autóctonos de Nantucket no veían con buenos ojos a los forasteros (a quienes llamaban *coofs*, personas tontas, estúpidas). En resumen, se trataba de una población cerrada, obsesionada con las ballenas y el negocio, con esposas acostumbradas a pasar solas dos o tres años y en donde no faltaba el consumo de opio (que iba en el botiquín de todos los balleneros). Aun siendo una población puritana, parece que las ausencias de los maridos se llevaban a trancas y barrancas. En 1979 se descubrió un pene de yeso de 15 cm, junto con un fajo de cartas del siglo XIX y una botellita de láudano. Los marineros cobraban a la vuelta, es decir, les pagaban una parte o “quiñón” fijada de antemano y que era un tanto por ciento de lo que se esperaba ganar. En principio, pues, trabajaban gratis. Se sabe que en el penúltimo viaje del *Essex* unos 1.200 barriles de espermateci se vendieron por 26.500 dólares. El grumete Underwood cobró 150 <sup>(1-5)</sup>.

## El Essex zarpa de Nantucket

El Essex era un barco viejo (de unos 20 años) pero hacia julio de 1819 ya estaba reconstruido en su superestructura y posteriormente revestido de planchas de cobre. Hacía falta reclutar la tripulación y habría que contar con forasteros inexpertos a quienes llamaban “manos verdes”, muchos de ellos procedentes del cabo de Cod. Para el 05 de agosto el barco estaba aparejado y listo, quedaba la estiba. Se estibarón toneles, cada uno de ellos con capacidad para más de mil litros de aceite de ballena (se estibaban llenos de agua de mar para mantenerlos hinchados y tensos). Encima de dichos toneles iban otros de agua dulce así como leña. Finalmente alimentos para dos años y medio (14 toneladas de carne de buey y cerdo, curada con sal, más de ocho toneladas de pan y miles de litros de agua dulce) <sup>(5)</sup>.

También llevaban herramientas para la pesca (arpones, lanzas, etc.), ropa, cartas de navegación, juego de respeto del velamen, instrumentos de navegación, medicinas, ron, ginebra y madera. De los pescantes colgaban tres lanchas balleneras y dos lanchas de respeto <sup>(5)</sup>.

El 12 de agosto de 1819 una barca del puerto llevó al Capitán Pollard Jr. al *Essex*, fondeado a poca distancia de la barra de Nantucket. Pollard, de 28 años, era un Capitán novato. El *Essex*, con tres palos y un bauprés, se preparó para levar anclas. El Primer Oficial era Owen Chase, el Capitán y él ya habían compartido navegación. Owen, más joven, aspiraba a ser Capitán lo antes posible y pronto surgiría la rivalidad. La salida ya fue dura. Una



tripulación experta larga velas en un instante, la del *Essex* no lo hizo hasta haber doblado el Great Point, más de 8 millas tras levar anclas. Un desastre de maniobra <sup>(6-9)</sup>.



Figura 2. El *Essex*

## La vida en el *Essex*

Trabajo de día y guardias de cuatro horas en cubierta por las noches era la rutina de la tripulación, que se distribuía en tres zonas distintas para comer y dormir. Capitán y Oficiales a popa, justo delante (en el rancho) los jóvenes de Nantucket y los arponeros, y a proa el resto, con alojamientos estrechos, oscuros y separados del rancho por un almacén para la grasa. Allí se alojaban los “manos verdes” y los negros. Se nombraron los tripulantes de las lanchas balleneras y en turnos de dos horas había que subir al palo mayor buscando ballenas. Siguiendo los vientos dominantes del Atlántico, el *Essex* seguía una ruta indirecta para llegar al Cabo de Hornos. Primero ponía rumbo SE (hacia Europa y África), luego aprovechaba los alisios del NE que empujaban al *Essex* a América, cruzaba el Ecuador por la llamada “calma ecuatorial”, seguía rumbo SW atravesando alisios del SE, entrando en la región de “vientos variables”. Finalmente se topaba con vientos del W que hacían duro cruzar el Cabo de Hornos. En la primera etapa de las señaladas hacían escala en Azores y cabo Verde para aprovisionar. El 15 de agosto el *Essex* navegaba con rumbo a las Azores, a 6-8 nudos. Pronto, la inexperiencia de la tripulación se puso de manifiesto. Acercándose un turbión, en lugar de orzar, aproando el barco en dirección del viento, decidieron virar en redondo para recibir el viento de popa. Para esto último hay que anticiparse a la llegada de la tormenta a la vez que se



cogen rizos. Decidieron esta maniobra pero lo hicieron tarde y en el intento acabaron de través con una escora de más de  $45^\circ$ , de hecho casi llegaron a  $90^\circ$ , lo que se conoce como irse a la banda. Y de milagro pasó el turbión y la nave se adrizó. Entonces tomaron rizos, algo que tuvieron que hacer mucho antes. Tras llegar a Azores y aprovisionar (verduras frescas, carne de cerdo) pusieron rumbo a Cabo Verde donde se hicieron con una lancha ballenera más <sup>(5,8-10)</sup>.

Al cruzar el Ecuador, a unos  $30^\circ$  S avistaron un cachalote, tras tres meses de navegación. A una milla del banco de cetáceos, fachearon la mayor para detener el barco. El Primer Oficial subió a popa de la ballenera, el arponero a proa y cuatro remeros con ellos. Tras el arponero iba el proel, el último remero de proa. Tres remos iban a estribor, dos a babor <sup>(5)</sup>.



**Figura 3.** Bote ballenero

Los cachalotes (con unas 60 toneladas) nadaban a 3-4 nudos, los tres botes a 5-6 nudos. Los marineros sabían que los cachalotes permanecían bajo el agua 10-20 minutos y antes de zambullirse solían resoplar una vez por cada minuto que fueran a estar sumergidos. Un coletazo de uno de aquellos animales hizo saltar por los aires a los tripulantes de una



lancha, no hubo suerte, si bien salieron con vida. Si hubieran logrado clavar el arpón, el arma no habría matado al cachalote. Lo que se hacía era dejar que el animal se agotara con el arpón clavado hasta poder acuchillarlo, golpearlo con una pala en los tendones de la cola y clavarle una lanza que llegaba a órganos vitales (a veces hacían falta hasta 15-20 lanzazos). Una vez muerto, el cachalote solía ser remolcado al barco y descuartizado. Se le extraía la grasa y se decapitaba (la cabeza suele ser un tercio de la longitud del cachalote). Allí, en la cabeza se encuentran 1.800-1.900 litros de espermateci, un aceite claro que, en contacto con el aire, se solidifica rápidamente. Por último, del intestino del animal, se sacaba el llamado “ámbar gris” (parece que es el resultado del estreñimiento del animal), muy apreciado entonces para elaborar perfumes. La grasa se fundía en inmensas ollas que se calentaban con un fuego alimentado por madera. Lo que iba flotando (“chicharrones” o “cortezas”) servía para alimentar el fuego. La tarea duraba 2-3 días, con guardias de 5-6 horas. Por abreviar, diremos que en cuatro meses de navegación sólo habían capturado un cachalote <sup>(8-11)</sup>.

## Alimentación, Cabo de Hornos y suerte dispar

Las diferencias entre marineros y Oficiales eran grandes, pero más grandes se hacían a la hora de comer. Unos, los Oficiales, comían como si estuvieran en Nantucket; los hombres del castillo de proa y los del rancho algo muy diferente. Un marinero precisaba unas 3.800 Kcal/día y poco a poco la comida iba escaseando. Lo que los armadores habían previsto era, a todas luces, insuficiente. Así, los marineros asaltaron la parte noble del barco buscando carne. El Capitán contuvo el conato de motín. El 25 de noviembre avistaron la Isla de los Estados, punta oriental del Cabo de Hornos. Tardaron más de un mes en doblar el cabo, en enero de 1820 avistaron la Isla de Santa María y más tarde, ante la costa de Perú la suerte cambió: en un par de meses llenaron 450 barriles de aceite (procedentes de unos 11 cachalotes). Los marineros designaban a los cachalotes según lo que estimaban que podían producir (un cachalote de 50 barriles, por ejemplo, decían). En septiembre de 1820 hicieron escala en Atacames y allí un marinero desertó. El 2 de octubre pusieron rumbo a las Galápagos, a unas 6.000 millas de la costa de Ecuador. Por allí vieron cachalotes copulando, mataron dos de ellos, acumularon hasta 700 barriles y llevaban algo más de un año de singladura. Aprovecharon para coger tortugas como alimento <sup>(5, 9-12)</sup>.

El 16 de noviembre de 1820, el *Essex* había navegado más de 1.000 millas rumbo W desde Galápagos siguiendo el Ecuador, manteniendo una Latitud fija a modo de autovía. El 20 de noviembre, a más de 1.500 millas al W de Galápagos y unas 40 millas al S del Ecuador, avistaron un banco de cachalotes y arriaron los botes. En la amura de babor del *Essex* apareció un macho de unos 26 metros y 80 toneladas, de conducta extraña, con rápidos



movimientos y repetidas inmersiones. Chase gritó a Nickerson, que iba al timón, ¡Todo a estribor! Y sonó un enorme ruido, el cachalote los había embestido cerca de las cadenas de proa. Jamás un cachalote había atacado un barco. Tras el golpe se sumergió y destrozó la falsa quilla del *Essex*. El animal, entre su cabeza y sus órganos vitales, tiene una gran cantidad de aceite (un tercio de la longitud) que hace de amortiguador del golpe que asesta con la cabeza. Tras el golpe, aturdido, se alejó. Pero volvió al doble de velocidad, a unos 6 nudos. Chase volvió a dar a Nickerson la misma orden, pero de nuevo el animal golpeó por debajo del ancla de la amura de babor. El *Essex* quedó detenido en seco y el agua entró en la cubierta inferior donde iban estibados el aceite y las provisiones. Se hundían de proa y escoraban a babor. Las tripulaciones de las dos balleneras que andaban remolcando sus presas, viendo la situación, dejaron la carga y se arrumbaron hacia el *Essex*. Los 8 hombres del barco ya estaban en el tercer bote (el de Chase) apretujados. Desde el ataque hasta que los hombres de Chase fueron al bote no pasaron más de 10 minutos y aún no eran las 10 de la mañana. Al poco las tres balleneras se reagrupaban. Pollard hizo una observación: estaban a  $0^{\circ} 40' S$ ,  $119^{\circ} 0' W$  <sup>(1,5,11)</sup>.



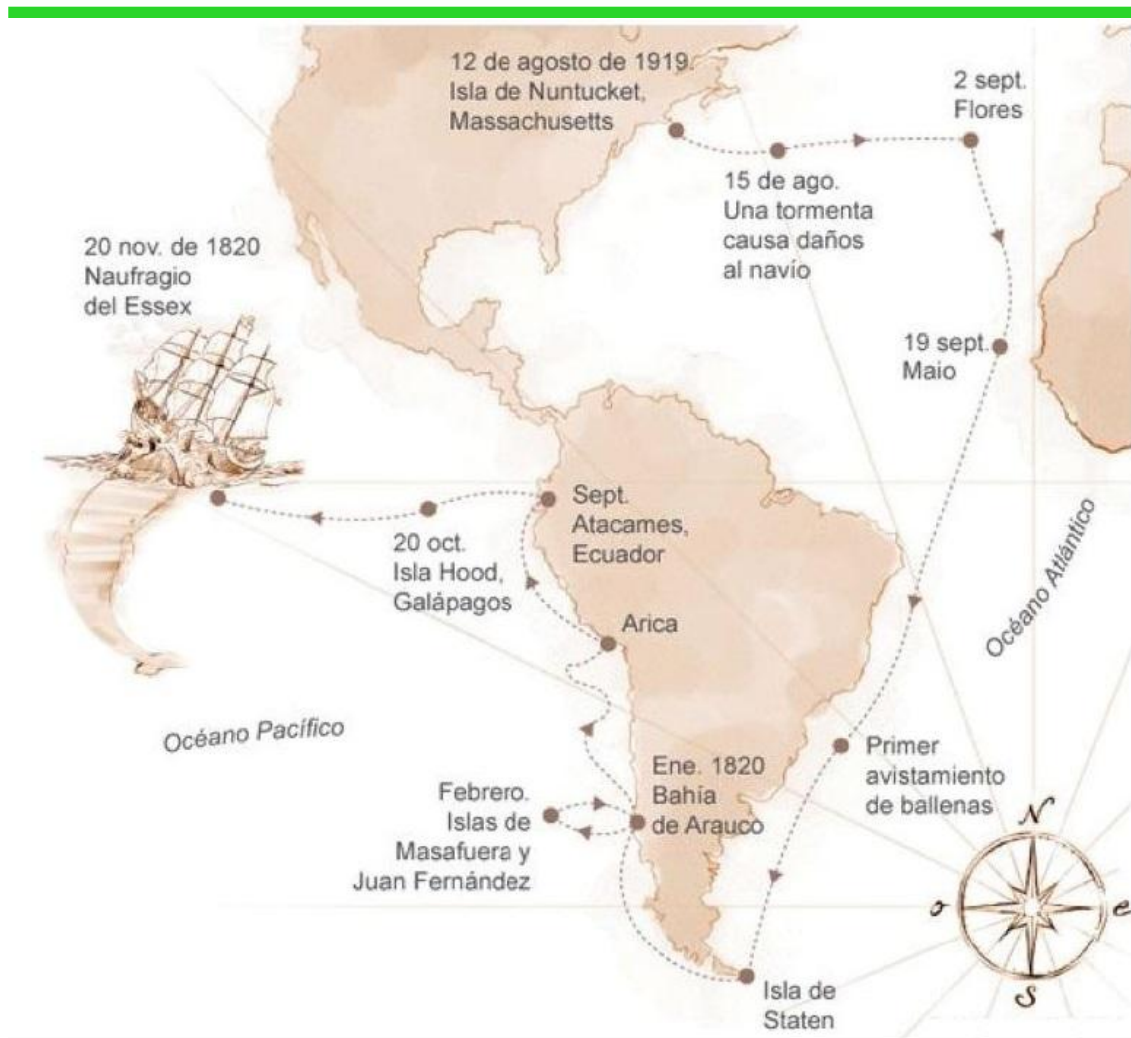


Figura 4. Derrotero del *Essex*

## Supervivencia

La mayoría de las provisiones quedaban en la bodega inferior, eran inaccesibles. Entre las cubiertas, en el combés, quedaban dos toneles con pan, tal vez sin mojar. Hicieron agujeros en la cubierta y extrajeron 272 kilos de galleta, también en otra zona pudieron obtener agua dulce, herramientas, clavos, un mosquete, un par de pistolas y un bote de pólvora. Claro que, todo eso debía ser cargado en tres botes con 20 hombres. Pasaron la primera noche en los botes y a la mañana siguiente continuaron recogiendo cosas y tortugas. Sólo quedaba apartarse de aquel lugar, tras quitar el velamen y perchas del *Essex* para confeccionar velas y



palos para los botes. Cada bote con dos palos, dos velas tarquinas y un foque a proa. Chase hizo una observación: los vientos de SE y la corriente W había abatido el *Essex* unas 50 millas NW, alejándolo más de la costa sudamericana. El viento levantaba olas que pasaban por encima de los botes y tuvieron que elevar la altura de los costados con tablones de los restos del *Essex*. El pan lo envolvieron con lona y lo colocaban lo más alejado posible de las olas. El temor a las noches era creciente, la debilidad cada vez mayor. Tras dos días sin comer no tenían hambre, la ansiedad secaba su garganta y cerraba su estómago. Bebían a sorbos cuanto podían. Era necesario poner rumbo “a la tierra más cercana”. La corriente los llevaba, así que Pollard y Chase cogieron la lista Latitudes y Longitudes de varias islas usando el *Navigator* de Bowditch. Les surgieron dudas <sup>(5,13)</sup>:

- Retroceder hacia Galápagos y de allí ir a Sudamérica: suponía navegar más de 2.000 millas, contra los alisios del SE y contra corriente W.
- Navegar rumbo W: lo más cercano eran las Islas Marquesas, a 1.200 millas. Se decía que allí se practicaba el canibalismo y rituales homosexuales.
- Navegar hacia el archipiélago Tuamotú: unos cientos de millas al S de las Marquesas. Tenía siniestra reputación entre los marineros.
- Navegar hacia el W de Tuamotú, rumbo a las Islas de la Sociedad, a unas 2.000 millas. Calculaban que podían llegar en 30 días.
- Navegar hacia Hawái: más de 2.500 millas NE. Aquí había peligro de grandes tormentas.

Pollard optó por las Islas de la Sociedad. Chase y Joy (segundo Oficial) discreparon pues estaban convencidos de que en el lugar elegido también se practicaba el canibalismo. Así que propusieron navegar rumbo S unas 1.500 millas hasta alcanzar una Latitud 26° S, las brisas variables y, de ese modo, alcanzar Chile o Perú. Calculaban que con los botes navegarían un grado de Latitud al día, es decir, 60 millas. Así, en unos 60 días llegarían a tierra. Llevaban pan y agua para esos dos meses, por lo que el capitán Pollard aceptó la propuesta (quiso ser un líder democrático) que acabó siendo un error fatal. Pollard no era un capitán resolutivo (más parecía un Oficial) y el Primer Oficial Chase funcionaba como un Capitán con autoridad. Los tres botes iban comandados por Pollard (con 7 hombres), Chase (con 5 marineros) y Joy (con 4 hombres, todos ellos negros). Cada ballenera iba cargada con 450 kilos de pan, agua y tortugas, las olas llenaban de agua los botes continuamente y la tripulación siempre estaba empapada. Hacían dos turnos de guardia y los que procuraban dormir lo hacían acurrucados con las tortugas. Decidieron navegar siempre a la vista para ayudarse en caso de necesidad y porque no había instrumentos de navegación para todos (Joy no disponía de brújula, ni de cuadrante y *Navigator*). Anhelaban que al llegar a la llamada



“pesquería de Alta Mar” fueran avistados por algún barco. Pero “la pesquería” abarcaba una enorme extensión oceánica (más del doble de la superficie de Texas), por lo que avistar tres lanchas balleneras se antojaba imposible, en todo caso sería una mera casualidad <sup>(5,13,14)</sup>.

Había que estirar las provisiones dos meses: cada hombre recibiría 170 g de galleta y 0,5 l de agua al día. La ración diaria equivalía a 6 rebanadas de pan, unas 500 Kcal (menos de un tercio de lo que precisaba un hombre “normal” según Chase). La tortuga era la carne fresca, grasa y sangre, podía aportar hasta 4.000 Kcal por hombre (unos 9 días de galleta). Pero lo peor iba a ser la ingesta de agua. No les llegaba para más de medio litro al día. A la situación se sumaba la falta de tabaco por cuanto algunos marineros eran fumadores empedernidos. No descansaban bien. Las salpicaduras, que los mojaban continuamente, y los golpes con los remos provocaban llagas y dolor. Chase intentaba hacer un diario de navegación, procuraban afeitarse, se entretenían con algún cabo y al mediodía hacían observaciones: con un cuadrante, zarandeo de las olas y en un bote pequeño, no era nada fácil. Calculaban estar en una Latitud 0° 58´S, lo que significaba que había cruzado de nuevo el Ecuador y que habían navegado algo más de 70 millas en un día, se cumplía el objetivo. Con el cuadrante, a mediodía, sólo cabía medir la Latitud. Para la Longitud, en esa época, hacía falta un cronometro, algo muy caro que no tenían los balleneros de Nantucket. La observación lunar (alternativa para medir la Longitud) requería unas tres horas de cálculos, algo imposible en aquellos botes. Quedaba la estima, a base de brújula, velocidad y ampolleta (reloj de arena). No tenían ni reloj ni corredera, así que la Longitud quedó desechada. Navegarían “a ciegas” sin conocer la distancia entre Sudamérica y su posición. En los sucesivos días, se empaparon las galletas, la sal infiltró el pan, aparte de estar también empapado, hubo días en que por el viento no pudieron hacer observaciones, navegaban rumbo S pero en paralelo a Sudamérica. En algún momento el viento de N los acercaba al continente pero aquello era un ir y venir <sup>(5, 9,10)</sup>.

## Al límite

La sequedad de boca era insoportable, comían el pan salado (lo que agravaba su deshidratación). El sexto día tras el naufragio, eran conscientes del daño que suponía ingerir ese pan, pero al no haber otra cosa decidieron apurarlo (“se podría echar a perder” y no sabían lo que quedaba por venir). Y no paraban. El gasto energético era incesante, sed y hambre se hacían insoportables. Sacrificaron una tortuga y comenzaron por ingerir la sangre antes de que se coagulara. Algunos rehusaron tal “bebida”. Para comer la tortuga, encendieron fuego en el caparazón para cocinarla entera, con vísceras incluidas. Cada hombre despachó un kilo de carne, grasa y medio vaso de sangre, más de 4.500 Kcal. En los diez días previos no habían ingerido ni 2 kilos de pan. Aquello era todo un atracón en personas deshidratadas. Fue mala la



digestión pero aguantaron. Con viento calmado su observación les indicó que estaban a unos 8° S. Desde el abandono del *Essex* habían navegado unas 500 millas. Seguían con sed insoportable, agotaron el pan, quedaban algunas galletas y al tomarlas, en lugar del pan salado, fue mejorando la hipernatremia. Luego soportaron algún temporal (ráfagas de viento de hasta 50 nudos) y el agua de lluvia que recogían con lonas resultaba insoportable ya que las lonas (impregnadas de sal) salaban el agua que recogían. Achicando agua gastaban sus energías. El 9 de diciembre estaban a 17° 40'S, habían recorrido cerca de 1.100 millas (¡Les faltaban casi 4.800 millas para su destino!) y se agudizaban el hambre y la sed. La disciplina era férrea a fin de evitar hurtos de lo poco que quedaba. Se comieron una segunda tortuga y algunos peces voladores que habían topado con las velas. Y se iban abrasando con sol y sal. La ración ya era de 85 g de galleta y medio cuartillo de agua. Sabedores de lo malo de beber agua de mar, decidieron beber su orina, era difícil hablar, tragar saliva, la piel de la cara tiraba, dolía la cabeza, la lengua parecía dura y estaba hinchada, tenían sensación de ahogo, morían en vida. El cuartillo de agua retrasaba la muerte, comían los moluscos y crustáceos adheridos a los botes. Y nada más. En aquellas aguas subtropicales, el agua más fría en el fondo y cálida en superficie impedía que las sustancias nutritivas ascendieran. De ese modo casi no había peces ni aves. A la región que abarca desde el extremo inferior de la "pesquería" hasta la parte meridional chilena se le conoce como la "Región Desolada". Estaban en un valle de la muerte. Comenzaron las alucinaciones, resultado de la deshidratación. La atrofia muscular impedía remar, no salían de aquel infierno. Se les caía el pelo, presentaban llagas y quemaduras, y el 20 de diciembre el marinero William Wright exclamo aquello de ¡Tierra a la vista!<sup>(5, 13,15)</sup>.

## Un respiro y canibalismo

Con el *Navigator* concluyeron que estaban en la Isla de Ducie (24° 20'S, 124° 40'W), es decir, más lejos todavía de Sudamérica. Comieron algún pez y cangrejos, masticaron hojas, comieron pájaros cogidos de los nidos, pero no había agua dulce. Pero un nuevo error: no estaban en Ducie sino en la Isla de Henderson, 70 millas al W de Ducie en igual Latitud. Se equivocaron casi 100 millas en los cálculos. Finalmente dieron con un manantial que al quedar muy por debajo de la línea de marea sólo era visible media hora durante la bajamar. Al subir la marea quedaba bajo 2 metros de agua. Llenaron toneles y en unos 20 días comieron todo cuanto había comestible en la zona. Estaban a 3.000 millas de Chile, más cerca tenían la Isla de Pascua (27° 9'S, 109° 35'W). Aquí se puso de manifiesto un hecho claro. Todos los hombres habían sobrevivido con iguales raciones pero antes de naufragar las cosas no eran iguales. De proa a popa pasando por el rancho la dieta había sido bien distinta y las condiciones nutricionales de los hombres al sufrir el ataque no eran similares. Ahora unos



estaban mucho más débiles que otros. Al dejar la isla, tres hombres decidieron no seguir. En una semana, habían comido, bebido y cargado toneles, disponían de peces y pájaros y las balleneras se habían reparado en lo posible <sup>(5, 16-18)</sup>.

Zarparon de la isla y a los pocos días murió Joy (segundo Oficial). Unos 19 días después los botes quedaron separados. En el bote de Hendricks (arponero) ya no había provisiones el 14 de enero; Pollard compartió con ellos el poco pan que quedaba; Chase andaba perdido pero, al menos, no tenía que compartir. En enero de 1821 todos estaban enfermos: deshidratación, diarrea, quemaduras, debilidad extrema, cambios mentales, etc. Ya tomaban unos escasos 40 g de pan y era imposible capturar nada en aquel Océano “muerto”. Se dice que en plena inanición y deshidratación la muerte es “tranquila”, se pierde la conciencia. Peterson (marinero) murió el 21 de enero uniendo su destino al de Joy; el día anterior también había fallecido Thomas, otro marinero. Por primera vez se plantearon comer un cadáver en lugar de sepultarlo y la decisión fue afirmativa. Descuartizaron el cuerpo de Thomas (en una embarcación de menos de 8 m) en un caos físico y emocional. En esos casos se procede a retirar las partes “más humanas”, cabeza, manos, pies y piel, que se arrojan al mar, tal como se había descrito en situaciones anteriores (nafragio, en 1710, del mercante británico *Nottingham Galley* al mando del Capitán Dean, cerca de la costa de Maine). Luego se extraerían, riñones, corazón e hígado y, finalmente, se cortaría la carne de la espina dorsal, costillas y pelvis. Encendieron fuego, asaron y comieron. Todo fue empezar y parecía que cuanto más comían más hambre sentían. Un cuerpo humano medio da unos 30 kilos de carne comestible, claro que un cuerpo desnutrido, con gran atrofia muscular aporta mucho menos, incluso menos de la mitad <sup>(16-18)</sup>.

Tras 60 días del naufragio, el 23 de enero, falleció otro marinero (Shorter), que también se comieron. Al igual que Thomas, era negro. Los negros presentaban menor porcentaje de grasa corporal inicial por lo que al iniciarse el hambre y la ingesta insuficiente, comenzaban a consumir su masa muscular antes que los blancos. Otro dato de interés atañía al Capitán del *Essex*, era bajito y corpulento, además de más mayor. Su tasa metabólica era menor y tenía más probabilidad de sobrevivir. Entretanto, Chase y sus hombres andaban a la deriva y sin nada que comer. El propio Chase intentó roer la cubierta de cuero de los remos pero no tenía fuerza en sus mandíbulas para penetrar en un cuero rígido y cubierto de sal. Con Chase iban tres hombres tras fallecer Peterson. Todos iban presentando hipotermia y hacia el 26 de enero estaban a 36º S, a más de 600 millas al Sur de la Isla de Henderson y a 1.800 millas al W de Valparaíso. En la barca del arponero Hendricks falleció otro hombre (Sheppard), otro afroamericano que serviría de alimento. El único negro del bote de Pollard (Reed) siguió igual suerte y destino. Sólo un negro del bote de Hendricks (William Bond) sobrevivió. El canibalismo salvaje excita el ánimo pero cuando se trata de hambre implacable, parece que tras la ingesta



de carne humana surge algo de paz interior, ya que la irritabilidad previa es por el hambre y no por el acto caníbal. Además, como defensa, surge una especie de anestesia afectiva, que facilita la voluntad amoral o inmoral de vivir. Aquel grupo de hombres se había convertido en una comunidad animal en la que parecía haber grupos, no en vano los cuatro marineros que primero se comieron eran negros (¿se negaron los autóctonos de Nantucket a compartir “adecuadamente” el alimento con los negros?). No hay respuesta clara al respecto. El negro que sobrevivió, Bond, era camarero de los Oficiales en el *Essex* y su alimentación habría sido mejor. La cosa iba bien: cuantos más morían más alimento había y menos marineros quedaban para compartir, tocaba cada vez a más. Cuando Reed falleció el 28 de enero, su carne fue para 7 supervivientes, casi 3.000 Kcal (un tercio más desde que muriera Thomas). Estaban a 35° S, 100 ° W, a 1.500 millas de Sudamérica. Para el 6 de febrero ya no quedaba carne de Reed <sup>(5)</sup>.



Figura 5. Descuartizamiento

## A suertes, a matar y vela a la vista

Con la carne de Reed se acabó el menú. El joven Ramsdell (marinero) tuvo una ocurrencia: echar a suertes a quién matar para poder vivir. Los juegos de azar no estaban



permitidos a los cuáqueros, matar tampoco. Coffin, marinero y primo del Capitán, aplaudió la idea, Pollard, otra vez democrático, aceptó. Trozos de papel en un sombrero y le tocó a Coffin. Pero ¿quién lo mataría? Y le tocó a Ramsdell. No quiso, pero la presión pudo y lo hizo. Hacia el 6 de febrero ya no podían más, el día 8 alguno deliraba, tenían convulsiones (deshidratación, hipernatremia, hipomagnesemia), Cole (marinero) falleció. Habían pasado 43 días desde que abandonaran la Isla de Henderson. Ahora no querían comer el cadáver de Cole ya que había muerto “loco”, lo echaron al mar, salvo el corazón y algunos trozos de carne que, finalmente, ingirieron. El 11 murió Ray (marinero), el séptimo muerto desde que dejaran la isla. Pollard y Ramsdell había visto morir a siete y habían comido sus cuerpos, estaban solos. Por su parte, el 14 de febrero, Chase (Primer Oficial), Lawrence (arponero) y Nickerson (grumete) se comieron lo que quedaba de Cole. Pasaban los días con esa carne y algo de galleta, llenos de forúnculos, quemaduras, dolores y edemas de hambre <sup>(5, 16-18)</sup>.

El 18 de febrero, Lawrence oteó el horizonte y exclamó ¡Vela a la vista! Y sí, era una vela a unas 20 millas. Trataron de alcanzar el barco, tres horas dale que te pego a 4-6 nudos, se acercaban, veían figuras que se movían en aquel barco, era el *Indian*. Un Oficial, megáfono en mano, preguntó que quiénes eran. Chase, trabada la lengua, logró decir: “*Essex*... barco ballenero...Nantucket”. No podía subir al barco, el Capitán Crozier, al verlos, se puso a llorar. Al fin, los marineros ingleses subieron a los tres desdichados y les ofrecieron budín de tapioca. El salvamente ocurrió a 33° 45´S, 81°3´W, 89 días después de abandonar el *Essex* y tras navegar en aquel bote más de 2.500 millas de Océano. Pero, más de 300 millas al Sur, Pollard y Ramsdell seguían navegando, rompiendo restos óseos de sus compañeros y comiendo su médula ósea, rica en grasa. Se desvanecían se recuperaban, se desvanecieron y oyeron unos gritos. Alzaron la mirada, había caras. Eran gente del *Dauphin* y su Capitán ordenó subirlos al barco.

El 25 de febrero, Chase, Lawrence y Nickerson llegaron a Valparaíso. El 17 de marzo lo hicieron Pollard y Ramsdell. Los cinco no estaban juntos desde el 12 de enero, cuando una tormenta los separó. El 23 de marzo, Chase, Lawrence, Nickerson y Ramsdell partieron para Nantucket, en mayo lo hizo Pollard <sup>(19)</sup>.

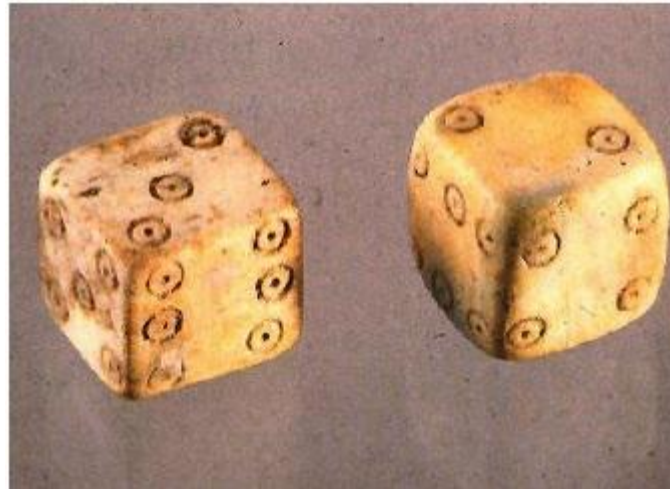


Figura 6. A suertes

## ¿Fue el ataque una casualidad?

La conducta agresiva en los cetáceos no es algo extraño, es más, parece una conducta básica de grupo. De la familia de cetáceos conocida como “fiseteroideos”, los “sperm-whales”, protagonistas de esta historia, usan el ataque con su cabeza como medio de lucha entre machos, así como para embestir embarcaciones. Parece que el uso de la cabeza como arma radica en la correlación que existe entre el tamaño de tal región anatómica y el grado de dimorfismo sexual: a más tamaño de la cabeza, más fenotipo macho y más uso de ella como arma de ataque para lograr hembras frente a otros machos. Así que el órgano espermateci es un arma de lucha por la procreación. Y a más tamaño se produce una mayor aceleración en la embestida. El órgano espermateci tiene otras funciones (comunicación, ecolocación, etc.) pero es una poderosa arma de ataque entre machos. Claro que aquel animal no atacó a otro macho sino al *Essex*<sup>(20)</sup>.

## Conclusiones

En un periplo como el del *Essex* cabe destacar muchos aspectos negativos y, desde luego, no positivos. Ya en el momento de zarpar se hizo ostensible la inexperiencia de la tripulación. No fue una elección positiva. Se confirmó al enfrentarse a la primera tormenta seria. La virada se hizo tarde y quedaron de través, el *Essex* se fue a la banda. Tomaron rizos cuando, de milagro, se habían salvado. Debieron hacerlo antes.

Las diferencias sociales se hicieron patentes desde el principio hasta el final. Mientras los Oficiales comían igual que en Nantucket (platos, tenedores, cuchillos y cucharas, verduras





hasta que se agotaron, carne salada de cerdo y buey, y pan recién hecho en lugar de galleta), el resto no comían sobre una mesa y lo que alcanzaban a tomar era galleta y carne seca, además de llevar sus cubiertos o comer con las manos. Se completaba la dieta con *duff*, un budín o bola de harina hervida en una bolsa de paño. El estado nutricional iría siendo muy diferente entre unos y otros, no todos llegaron igual al momento de la catástrofe.

Pudieron salvar del *Essex* dos brújulas, dos ejemplares del *New American Practical Navigator* de Bowditch y un par de cuadrantes. Así sólo podían determinar la Latitud. No era factible el cálculo de la Longitud, no disponían de cronómetro y tampoco podían en aquellos botes hacer tal cálculo mediante observación lunar, era muy complicado y llevaba unas horas. Tampoco tenían reloj ni corredera. Así, navegaban en similares Latitudes, pero no podían conocer la distancia entre ellos y América del Sur. El resultado, días y energías derrochados.

No pudieron protegerse ni proteger sus provisiones adecuadamente del calor, el agua y la sal. Parte pues de dichas provisiones eran más una carga que un auténtico recurso alimentario. La desnutrición y deshidratación, junto con quemaduras fue minando la fuerza física y mental de los supervivientes.

Tampoco tuvieron suerte en la zona del Pacífico llamada "Región Desolada", era un valle de la muerte sin señales de vida en la mar y en el aire. Cuando creyeron estar en la Isla de Ducie, volvieron a equivocarse, sus cálculos, nada precisos, les había llevado a la Isla de Henderson, se desviaron casi 100 millas. Aquello no figuraba en el *Navigator*. Y como poco dura la alegría en la casa del pobre, cuando descubrieron un manantial resultó que quedaba por debajo de la línea de marea y sólo se hacía visible le media hora de bajamar. Cuando subía la marea quedaba cubierto por dos metros de agua de mar.

Llegó el agotamiento de reservas y la necesidad de comer la carne de los compañeros que iban muriendo. Canibalismo de necesidad, no ritual, religioso, etc. El Capitán, bajito y regordete, los negros con menos grasa para sobrevivir, unos murieron antes que otros para ser alimento del resto. ¿El reparto de aquella carne siguió el mismo criterio que el tradicional?, ¿Comieron más unos que otros? No queda claro. Más tarde, la religiosidad de aquellos cuáqueros hizo que tuvieran que saltarse dos preceptos, había que sortear (a quién se sacrificaba) y había que matar (el ejecutor también iba por sorteo). Y la necesidad se impuso y todo aquello, que parecía imposible, se llevó a cabo con más naturalidad de la imaginable.

Ver morir, matar y comerse a los muertos pasaría factura más tarde. Es lo que se conoce como estrés postraumático. Chase, Melville, Nickerson, Stackpole, Hefferman y Carlisle, y algunos otros, escribieron sobre el *Essex*. De hecho, el desastre del *Essex* sirvió a Melville para su *Moby Dick*. Pero eso sí es un cuento, que aquí ya no se cuenta.

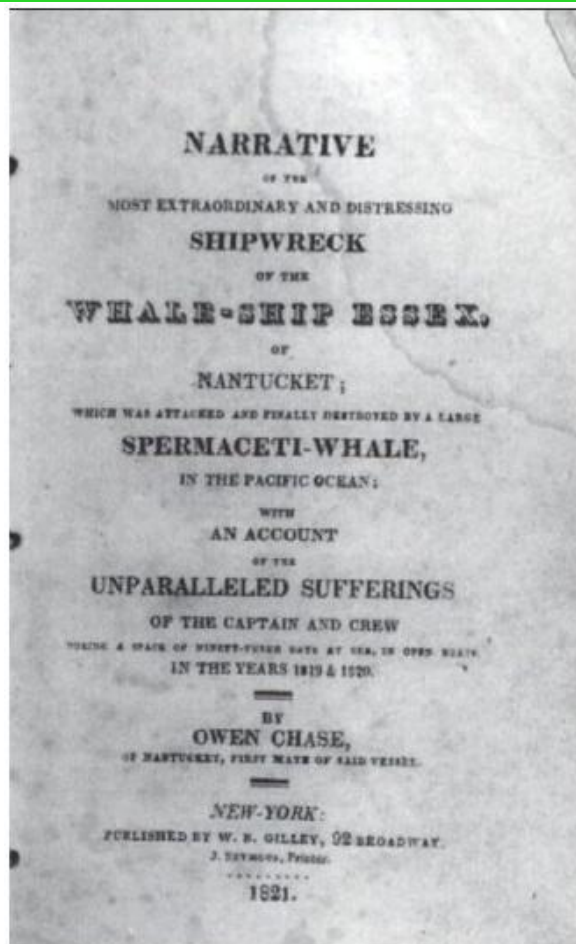


Figura 7. Portada del libro de Owen Chase

## Referencias

1. Nickerson T. The loss of the ship "Essex" sunk by a whale and the ordeal of the crew in open boats. Nantucket, Mass: Nantucket Historical Association; 1984.
2. Macy O. The history of Nantucket. Charleston, South Carolina: BiblioBazaar; 2008.
3. Philbrick N. Away off shore: Nantucket Island and its people, 1602-1890. Nantucket, Mass: Mill Hill Press; 1994.
4. Comstock WA. A voyage to the Pacific; Descriptive of the customs, usages and sufferings on board of Nantucket whale-ships. Boston: Oliver L. Perkins; 1838.
5. Philbrick N. En el corazón de mar. Barcelona: Planeta; 2015.
6. Dana RH. The seaman's friend. Boston: Thomas Groom; 1845.
7. Harland J. Seamanship in the age of sail; An account of shiphandling of the sailing man-of-war, 1600-1860. Annapolis: Naval Institute Press; 1984.



8. Ashley CW. The yankee whaler. Boston: Houghton Mifflin; 1926.
9. Olmsted FA. Incidents of a whaling voyage. Tokio: C.E. Tuttle; 1969.
10. Nordhoff C. Whaling and fishing. New York: Dodd Mead; 1895.
11. Rice DW. Sperm whale. En: Ridgway SH, Harrison R (editors). Handbook of marine mammals. London, San Diego: Academic Press; 1989.
12. Macy WH. There she blows! Or the whales we caught and how we did it. Boston: Lee and Shepard; 1877.
13. Leach J. Survival psychology. New York: New York University Press; 1994.
14. Oliver SL. Saltwater foodways: New Englanders and their food, at sea and ashore, in the Nineteenth Century. Mystic, Conn.: Mystic Report Museum; 1995.
15. Birket D. Serpent in paradise. New York: Doubleday; 1997.
16. Barker F, Hulme P, Iversen M (editors). Cannibalism and the colonial world. Cambridge: Cambridge University Press; 1998.
17. Keys A, Brozel J, Henschel A, Michelson O, Taylor HL. The biology of human starvation. Minneapolis: University of Minnesota Press; 1950.
18. Simpson AWB. Cannibalism and the common law: A Victorian Yachting tragedy. London: Hambledon Press; 1994.
19. Hefferman TF. Stove by a whale: Owen Chase and the "Essex". Hannover: University Press of New England; 1981.
20. Carrier DR, Deban SM, Otterstrom J. The face that sank the Essex: potential function of the spermaceti organ in aggression. J Exper Biol 2002;205:1755-63.