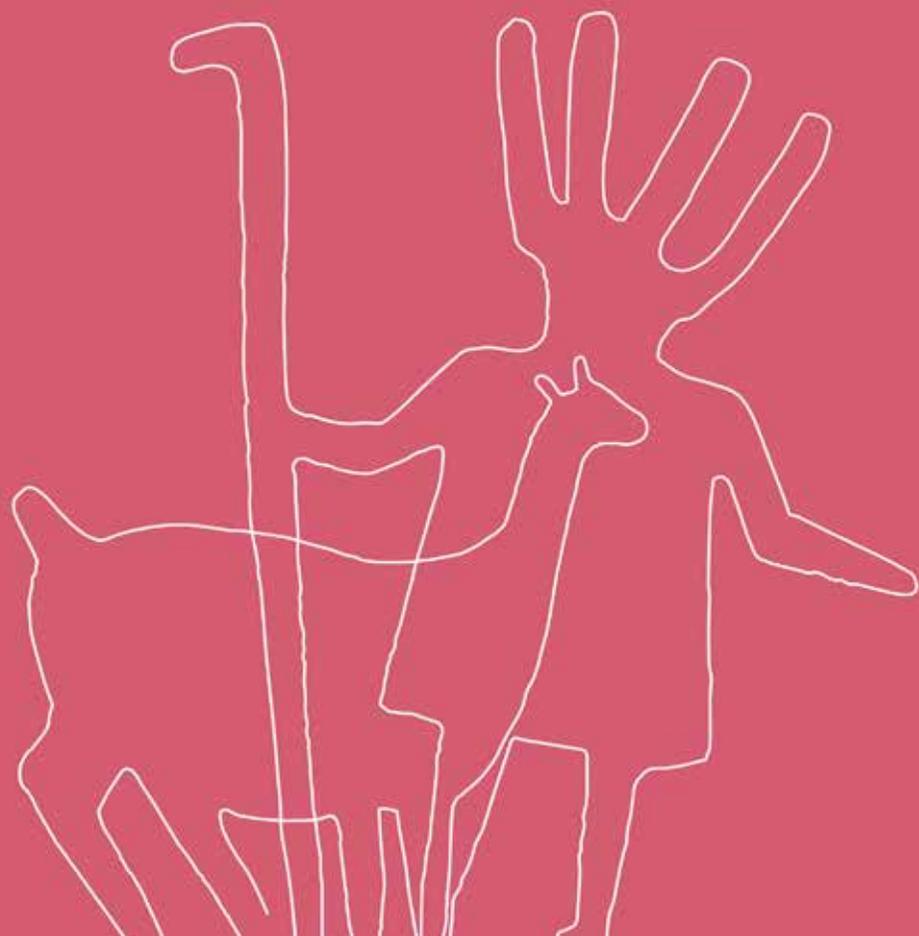


COLECCIÓN DE ETNOGRAFÍA

Casa-mar

La chalupa a vela en la Patagonia insular occidental

FELIPE RODRÍGUEZ CERDA



CASA-MAR

LA CHALUPA A VELA EN LA PATAGONIA INSULAR OCCIDENTAL

Colección de Etnografía

Volumen VIII

©Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

Colección de Etnografía
Casa-mar
La chalupa a vela en la Patagonia insular occidental

Inscripción N° 2022-A-4958
ISBN 978-956-244-549-8

Ministra de las Culturas, las Artes y el Patrimonio
Julieta Brodsky Hernández

Subsecretaria del Patrimonio Cultural
María Paulina Soto Labbé

Director Nacional (S) del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural
Javier Díaz González

Subdirectora de Investigación y Directora Responsable
Susana Herrera Rodríguez

Autor
Felipe Rodríguez Cerda

Diseño de portada y diagramación
Leticia Martínez Vergara

Correctora de pruebas
Pilar de Aguirre Cox

Diseño de portada basado en la idea original de Arturo Molina Burgos

Ediciones de la Subdirección de Investigación
Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 651
Teléfono: 56-229979764
www.investigacion.patrimoniocultural.gob.cl
Santiago, Chile

IMPRESO EN CHILE / PRINTED IN CHILE
2022

CASA-MAR

LA CHALUPA A VELA EN LA PATAGONIA INSULAR OCCIDENTAL

FELIPE RODRÍGUEZ CERDA



ÍNDICE

PRESENTACIÓN

9

DE LA ESCRITURA ETNOGRÁFICA DE FELIPE RODRÍGUEZ CERDA

11

ISLA FRIENDSHIP

15

CARTAS MARCADAS

19

Acerca de la escritura etnográfica
Formas de vida del maritorio
Archivos, ruinas y recuerdos
Elementos de una escritura etnográfica audiovisual
Arquitectura sin arquitectos

TROMBAS DE TIEMPOS

41

Embarcaciones prehispánicas del sur austral
Movimientos marítimos durante la Colonia
Presencia de la chalupa a vela en el litoral chileno
La caza de ballenas por las costas del sur
Caza de lobos marinos en el dinámico siglo XIX
Hacheros y fundación de Melinka
El corrido del pirata Ñancúpel

A PURA VELA NOS CRECIMOS

79

Identificación de la chalupa a vela
Carpinteros de ribera de la Patagonia insular occidental
Proceso constructivo

Mantenimiento y reparación
Antes de partir arreglemos las cosas: Consideraciones de lo que sucede
en tierra
Que tengan suerte en la salida: Saberes e hitos de la navegación en los
archipiélagos de Aysén
Éramos pieleros: Cazadores de nutrias, lobos y coipos
Perros de agua: presencia no humana a bordo
Marisqueo y pesca tradicional: la cholga seca y el róbalo ahumado
Transición y ocaso: la llegada del motor, chalupas híbridas y rezagadas
Casa-mar: la chalupa como dispositivo arquitectónico marítimo, mirada
desde el habitar

FRAGMENTOS DEL MENSAJE EN LA BOTELLA

149

AGRADECIMIENTOS

153

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

155

FILMOGRAFÍA Y FOTOGRAFÍAS

161

PRESENTACIÓN

Chalupa es un nombre que se usa para denominar diferentes tipos de embarcaciones que se encuentran en distintas partes del mundo. Los diccionarios dicen que la palabra viene del francés *chaloupe* (y esta del neerlandés *sloep*), con el significado de “pequeño barco”, pero siempre me ha gustado pensar en una derivación directa del euskaro *txalupa*, que asocia el término con la embarcación utilizada por los vascos en la pesca de la ballena. Sabemos que desde el siglo x d. C., al menos, los vascos estuvieron involucrados en la caza de estos cetáceos y en el comercio del *sain*, la grasa de la ballena. La *txalupa*, ya en el siglo xvi, “se construía siempre según las necesidades de los usuarios”, aunque hay un conjunto de dimensiones muy usadas para definirla: ocho metros de eslora, dos metros de manga y un metro de puntal. Estaba tripulada por seis u ocho personas: cuatro o seis remeros, un timonel a popa y un arponero a proa. Para evitar ruidos innecesarios que hicieran huir a la ballena “se forraba la carena con piel de animal engrasada y los remos tenían la pala fina para mitigar el estrépito producido al bogar”. Los remos estaban sujetos a la embarcación “con toletes y estrobos” para facilitar su viraje en caso de que la ballena pusiera en peligro la nave y, por supuesto, a su tripulación, pues estas embarcaciones “eran bateles muy frágiles frente a un animal de semejante tamaño, enfadado y dolorido” (Campos y Peñalba, 1997: 253-254).

La chalupa ballenera, una de cuyas principales características constructivas es su denominada “doble proa”, no sufrió demasiadas modificaciones a lo largo del tiempo. Los balleneros que comenzaron a llegar a las costas occidentales sudamericanas a fines del siglo xviii, procedentes de Nueva Inglaterra, trajeron a bordo botes balleneros no muy diferentes de las chalupas balleneras vascas, aunque, en ocasiones, llevaran mástil y también vela. Dejaron en estas tierras algunos botes y también plantillas para replicarlos. La chalupa a vela usada en el archipiélago de Chiloé (y también en las islas más australes) y el bote ocupado en el archipiélago de Juan Fernández para la pesca de la langosta parecen ser algunos de sus herederos en estas aguas. Al menos eso es lo que nos gusta pensar.

Este libro de Felipe Rodríguez corresponde a un serio intento por darle un lugar privilegiado a la chalupa a vela y también a su hermano mayor, el chalupón, en los discursos contemporáneos sobre las embarcaciones y la navegación en los mares interiores y exteriores de los archipiélagos de la Patagonia occidental insular, incluido, por supuesto, el territorio y maritorio de Chiloé.

La chalupa, los carpinteros de ribera y los viajes de caza en busca de lobos y nutrias a las islas del sur van tejiendo una narración densa, mojada y ahumada, con sabor a pescado y marisco y un fuerte olor a madera. Como cuenta Humberto Cabero, la chalupa “era el auto antiguo”, en el que uno iba para donde quisiera: “Yo la tenía bien aparejadita, sin mentir, igual que esos yates la tenía, muy arregladita (...) tenía una chalupa muy buena”. Su chalupa se llamaba MILAGROSA, “porque cuando nosotros nos íbamos cargados de chorritos, de cholgas, no sé cómo pasábamos con unas tremendas tempestades del este”. Solamente gracias a la chalupa.

Los invito a leer este libro, el octavo de la Colección de Etnografía que desde el 2018 la Subdirección de Investigación del Servicio Nacional del Patrimonio ha editado, y a navegar con Felipe Rodríguez por las sinuosidades y asperezas de los canales al sur de la Isla Grande de Chiloé; obviamente, les recomendamos hacerlo en una chalupa muy marinera.

Daniel Quiroz

Linderos, 15 de noviembre de 2021

DE LA ESCRITURA ETNOGRÁFICA DE FELIPE RODRÍGUEZ CERDA

AUTOPISTAS & MÁQUINAS EN LOS ARCHIPIÉLAGOS DEL SUR

A media tarde pareciera refulgir la autopista bajo el intenso e inusual sol de octubre. El asfalto caliente presagia & anuncia la inmensidad. En la carpeta algo congestionada, el tránsito avanza raudo hacia el sur. En el peaje al ingreso a Puerto Montt, junto a la bifurcación a Chiloé, ahí, en dirección a todos los archipiélagos australes, inquietos los vehículos se agolpan en las entradas, el taco se extiende centenares de metros, avanza lenta la fila. Espejismos en el asfalto caliente, riel a la inmensidad del sur. Es Puerto Montt en un crepúsculo soleado de octubre.

Al anochecer, en el muelle Paredes en Angelmó, el AGIOS es una barcaza de pasajeros/Ro-Ro con doble cubierta de carga, construida en el astillero Theodoropoulos, en Salamina, Grecia, como AGIOS LAVRENTIOS. Mide 102 metros de eslora y 18 metros de manga. Tiene capacidad para 600 pasajeros & está propulsado por cuatro motores Caterpillar con una potencia de 3.000 caballos sobre dos ejes y velocidad de 14 nudos. En 9 horas recorrerá los 170 kilómetros entre Puerto Montt & Chaitén. Zarpando de distintos puertos rumbo del sur —Quellón o Castro—, otras máquinas avanzarán navegando en la inmensidad de los archipiélagos, repletas de vehículos, carga & gentes. Repletas de alegrías, sueños & esperanzas, dolores & padecimientos, llantos & susurros. En el presente, un segmento esencial de la vida social/cultural & la economía de Patagonia occidental insular se sustenta en el andar rutinario de estas máquinas, su ir & venir sin novedades significativas. En el caso de la barcaza QUEULAT, en 33 horas de navegación atracará —después de atravesar el golfo del Corcovado— en los puertos de Melinka, Raúl Marín Balmaceda, Santo Domingo, Melimoyu, isla Toto, Puerto Cisnes, Puerto Gaviota, Puerto Aguirre & Puerto Chacabuco. Así, completará un recorrido magnífico uniendo los archipiélagos de Chiloé, Guaitecas & Chonos con la costa del litoral continental de Patagonia occidental insular.

Máquinas del presente, sofisticados ingenios del transporte, petróleo & aceite, combustión interna, fuego & fierros calientes. Sin embargo, antaño fueron otras las máquinas. Mediante Decreto N° 1.816 del 27 de octubre de 1938, se crea el Departamento Marítimo de FF.EE. para la continuidad del transporte al sur de Chile. Inició sus operaciones con el viaje inaugural del vapor TENGLO, un buque de casi 54 metros de eslora, construido en Copenhague en 1923. Podía transportar 130 pasajeros. Luego aparecieron el vapor TAITAO, el ARAUCANO, el CHACAO, el TRINIDAD, el AUSTRAL. En la naviera Solminihac destacaba el vapor DALCAHUE, construido en 1903 en Millingen.

En la ruta Puerto Montt/Puerto Aysén, según sean la línea Cordillera, Línea del Medio o Línea Chiloé, los distintos vapores tocaban otros puertos, no distintos a la mayoría de los existentes hoy. Eran Contao, Pichicolo, Hornopirén, Melinka, Chaitén, Palena Bajo (actual Raúl Marín Balmaceda), Puyuhuapi, Puerto Cisnes, Puerto Aguirre &, finalmente, Puerto Aysén. A inicios de la década de los 60 los buques a calderas de vapor alimentadas de carbón comienzan a ser reemplazados por las “motonaves”, motores de combustión interna a petróleo.

ESPEJISMOS & FOSFORESCENCIAS EN EL ABISMO DE LAS AGUAS

En algunos viajes al sur, en la oscuridad de la noche & mirando el abismo de las aguas desde la borda de la QUEULAT o la AGIOS, se pueden ver espejismos & fosforescencias, trazas & luces, las huellas resplandecientes de otras navegaciones & otros ingenios también sofisticados, embarcaciones. Es el resplandor de un otro tiempo, de una época de reciente desaparición en Patagonia occidental insular. Es la memoria, ancestros, itinerarios & naufragios. Son las imágenes & rastros de la chalupa a vela cangreja de no más de 9 metros de eslora, una particular embarcación desarrollada en los archipiélagos del sur en el transcurso de los siglos XIX - XX & construida utilizando el mañío, la tepa, el tinoe, el coihue, el canelo & el ciprés. Estas embarcaciones fueron el principal medio de transporte utilizado en aquellas aguas e inmensidades, herramienta de trabajo, artilugio de cazadores de lobos, nutrias & coipos (purras), de buzos escafandras & pescadores, ahumadores de róbalo, cholgas & piures, cuadrillas de hacheros del ciprés, hombres & mujeres de frontera, chilotes/huilliches

de Quellón, San Juan de Chadmo, Huilidad, Cailín & Laitec, de Melinka & Repolla, descendientes de canoeros neófitos, guaitequeros. A fines de los años 80 su construcción disminuye drásticamente & comienzan a desaparecer de las aguas interiores de los archipiélagos & también del gran océano. Nuevos paradigmas económicos apuran su reemplazo. Así, nuevas & distintas embarcaciones fabricadas en régimen industrial & con materiales artificiales ocupan su lugar, pangas & botes de aluminio & fibra de vidrio.

Las chalupas eran livianas, rápidas, definitivamente “marineras”. A su vela desplegada, ideales para la navegación en el “marullito”, una matinal mar calma casi sin olas e incluso una purra de cuatro hombres la podía arrastrar durante horas intentando atravesar el istmo de Ofqui desde laguna San Rafael al río Blanco, de ahí, caer al golfo de Penas & volver por el gran océano, navegando desde el sur de cabo Raper hasta canal Darwin en el norte & desde ahí ingresar al canal Moraleda. El mar de los archipiélagos, durante más de cien años, estuvo repleto de chalupas & gentes yendo & viniendo entre las islas, arrastrando sus sueños & padecimientos, su pobreza, la muerte irremediable. Este hermoso libro de Felipe Rodríguez Cerda habla de ellas & del estilo de vida de las gentes de Patagonia occidental insular, el contexto histórico, arquitectural & sociocultural en donde ellas aparecieron navegando inmensidades.

EL ETNÓGRAFO OCULTO EN LAS MAREAS

En las noches, a bordo de la QUEULAT o la AGIOS, desamparado, el etnógrafo cruza la vastedad de las aguas & descubre el resplandor fosforescente de las embarcaciones del pasado, las ruinas de todas las memorias, lo irremediable. Entonces, descubre el motivo de su extravío & búsqueda, su anhelo & su espera, el susurro de la escritura preparando el abordaje a su imaginación, trazo escrituración, oficio.

Este libro de Felipe Rodríguez Cerda es un relato iniciático —ritual de pasaje, liminidad, cruce de umbrales—, testimonio irrefutable de su transformación en etnógrafo. Es el relato de su propia navegación en el mar originario de la antropología & su manera particular de ver el mundo de los otros, sus métodos & sus aproximaciones teóricas. Es el etnógrafo oculto

en las mareas. Es un viajero, no existe lejanía que pueda impedir su andar & recorrido. Es un viajero, no tiene destino su vida ni nada ni arriba ni sosiego. Estará siempre volviendo & volviendo a escribir historias, relatos de la experiencia vivida, de lo aprendido & de todos los asombros de la diferencia cultural. Escribiendo en silencio, lento, como si hubiera muerto, inmóvil. No juzga ni busca cambiar el estilo de vida de esos otros diversos & diferentes. Solo cuenta una historia, relato del relato, palimpsesto, relato de las cosas del mundo & de las gentes. Así, Rodríguez Cerda va intercalando la imaginación de sus viajes en la trama del descubrimiento, suspenso. Sus registros son rigurosos & sólidos —archivos digitales de audio, archivos digitales de video & también fotografía digital—, las entrevistas parecen fluidas & cruzadas de emoción & “encontronamiento”. Rodríguez Cerda es un etnógrafo viejo de mirada juvenil.

Este libro es un acto significativo en la vida del etnógrafo. La escritura etnográfica es escasa, no abunda ni abundan los etnógrafos escritores, ni la palabra ni la metáfora ni la imaginación. En Chile, la escritura etnográfica es un desierto. Así, Rodríguez Cerda es un plantío que promete. Seguramente, irá de viaje en una de esas barcas que cruzan la inmensidad negra de las aguas de Patagonia insular occidental. Reitero, es el etnógrafo oculto en las mareas. Este libro contribuye al conocimiento de la historia de las navegaciones, embarcaciones & navegantes de Patagonia.

Juan Carlos Olivares Toledo

Director

Dirección Museológica de la Universidad Austral de Chile

ISLA FRIENDSHIP

El viaje era largo, y la barcaza QUEULAT lo suficientemente amplia para estirar tranquilamente las piernas. A la media hora de haber zarpado, me encontraba jugando taca-taca con dos jóvenes de Puerto Montt que iban a trabajar de buzos en una de las granjas salmoneras que abundan por los canales patagónicos. Ahí oí de primera fuente acerca de la caleta de Puerto Aguirre. Uno de ellos dijo, mientras buscaba un encendedor en su chaqueta, que sus abuelos vivían allá y que recordaba en su niñez haber ido junto a sus padres a visitarlos: “Es un pueblito triste, lleno de viejos, destinado a desaparecer”.

Quien esperaba su turno para jugar aprovechaba de contar su historia. El otro buzo confesó que él nunca había salido de Puerto Montt, que su vida había sido un pestañeo del cual todavía no daba crédito, y que había terminado ahí, en ese barco. A esas alturas ya estábamos terminando de cruzar el golfo del Corcovado que conecta el archipiélago de las Guaitecas con la isla grande de Chiloé. No hubo mayores contratiempos, aun así, debimos parar el juego varias veces, ya que la barcaza se movía demasiado, lo que nos dificultaba mantenernos en pie. Esa primera noche dormí lo suficiente, a pesar del sonido del oleaje, los ronquidos y unas náuseas que se oían desde el baño.

Salí a cubierta nuevamente. La verdad, casi todo el viaje lo pasé afuera cruzando saludos con los fumadores y turistas. Ahí conversé con dos turistas italianos, una pareja de esas que suelen tener garantizadas algunas cosas y desatan sus curiosidades de manera liviana y con una sonrisa perfecta. Estuvimos bebiendo mate un rato, todo tranquilo; ni siquiera pensé en preguntarles el motivo de su embarque. pues me parecía obvio: turismo de corte *outdoor*, que en la Patagonia profunda tiene su meca: la laguna de San Rafael y principalmente Torres del Paine, con los desconcertantes campos de hielo sur, de blancos profundos y celestes luminosos como los ojos del extranjero de dos metros que me miraba de vez en cuando.

Pero fueron ellos mismos quienes se animaron a darme sus motivos. Cambiaron la mueca de sus rostros como quien cambia de atuendo y me preguntó el hombre: “¿Crees en los extraterrestres?”. Casi por reflejo dije lo que pensaba acerca del tema. “Sí, debe haber vida más allá del planeta Tierra,

formas de existencia distintas a la nuestra”. Ambos asintieron y mostraron nuevamente sus dientes perfectos. Agregaron casi al unísono: “Somos ufólogos aficionados y andamos en búsqueda de la isla Friendship”.

Yo no conocía la leyenda, pero me explicaron de manera sintética que se trataba de una isla muy popular para la comunidad ufológica, localizada en alguna isla entre estos archipiélagos, y que sería una importante base de actividad alienígena. Su plan era llegar a Puerto Aguirre y contratar a algún pescador que les sirviera de guía durante un par de semanas para navegar entre las más de mil islas repartidas por la Patagonia insular occidental, para de esta manera intentar determinar el paradero definitivo de esta misteriosa franja de tierra, embajada en la Tierra de seres de otro planeta.

Otra noche se tendía sobre el mar, ya estábamos cerca de nuestro destino. Me despedí de la pareja, pues el viento helado estaba atravesando mis tejidos de lana. Intenté dormir temprano, pues arribaríamos de madrugada, no obstante, esa noche me fue imposible lograrlo, los sonidos eran los mismos de la noche anterior: oleaje, viento, ronquidos y náuseas. Cuando más abrigado volví a subir a la cubierta de la embarcación, me encontré nuevamente con la pareja de ufólogos. Esta vez ella sostenía los rubios cabellos de su pareja mientras él vomitaba desde la baranda toda su cena al mar.

El cielo despejado acentuaba el palpitar de los satélites, el firmamento se movía de manera imperceptible pero tajante y de los islotes solo alumbraban los criaderos de salmones. Esos puntos rojos, apenas iluminados, son las heridas de los canales patagónicos. El escape masivo de salmones sobrealimentados con antibióticos en un ecosistema que no es el suyo envenena las aguas y genera daños irreparables para la biodiversidad marina.

Pensé también en los dos buzos que había conocido hace un rato, traté de recordar sus nombres, pero lo cierto es que no se los pregunté. Buscaban su sustento bajo el agua, pero no a la manera artesanal de sus padres, sino como piezas reemplazables del aparataje industrial, en una actividad que en promedio cobra una vida al mes. No eran los únicos. En el interior de la barcaza era fácil divisar a los pasajeros con el llamado “mal de presión”, extremidades y rostros hinchados por la acumulación de burbujas en la sangre y los tejidos a causa del exceso de nitrógeno alojado en el cuerpo. A mayor profundidad marina, mayor presión; a mayor presión, más nitrógeno. La acumulación de nitrógeno

produce parálisis, mareos, dolencias en las articulaciones y músculos. Deseo que les llueva la buena suerte, porque las exportaciones de salmón atlántico seguirán cubriendo las demandas de los países que se presentan como amigables con el ecosistema y de buen paladar.

En contraste estaban los turistas *outdoor* en sus excéntricas búsquedas de un misticismo que quizás Europa ya no era capaz de ofrecerles. En todo caso, no era la primera vez que esto sucedía, ya en expediciones coloniales del *xvi* existieron varios intentos de encontrar la legendaria Ciudad de los Césares, ubicada, según las crónicas de la época, en la Patagonia. Esta ciudad, fundada por descendientes indígenas y españoles, sería inmensamente rica en plata y oro, cuestión que despertó por más de doscientos años el apetito y la imaginación de la corona española y sus navegantes.

Eran las 5 a.m. y a lo lejos se lograban ver las anaranjadas luces de la caleta de Puerto Aguirre. Ahí estábamos los trasnochados, me despedí de los dos grupos que había conocido en este viaje, turistas en búsqueda de aventura y paisajes alucinantes, y obreros del mar en empresas de exportación a las naciones más acaudaladas: dos formas de colonialismo. Ambos grupos representaban fenómenos antropológicos llanos, las principales caras de las actuales formas de concebir el mar y la navegación por la Patagonia en los tiempos del capitalismo tardío.

En este primer viaje estaba junto a dos estudiantes de Arquitectura, con quienes nos quedamos en la improvisada posada de Nelson Millatureo. Dos días después conocería a Remigio Huentén, carpintero de ribera, y a Jorge Vargas, cazador, quienes me contarían cómo se construía y navegaba por estos canales antes de la masacre neoliberal. En este primer trabajo de campo no filmé prácticamente nada.

CARTAS MARCADAS

ACERCA DE LA ESCRITURA ETNOGRÁFICA

Un grupo de niñas, hijas de pescadores, se me acercan y piden la cámara. Les doy la que tenía en mis manos y otra que guardaba en la mochila. Instintivamente una de ellas filma los botes meciéndose en la caleta de Melinka, y me pregunta: “¿Por qué se ve como el pasado?”. La segunda niña encuadra a su amiga filmando, me encuadra a mí, ojos, manos, para luego hacer un zoom a las islas de enfrente. Mientras monto cuadro a cuadro el video, la pregunta de la chica me queda resonando y parece condensar algunas de mis propias dudas al llegar a estos archipiélagos; intuye posiblemente que el presente está repleto de pasados.

Este trabajo corresponde a una etnografía entendida a la manera de la antropóloga argentina Roxana Guber, como una instancia empírica de investigación social caracterizada por su naturaleza flexible y reflexiva (2001). Es fácil distinguir al menos dos ejercicios centrales: el trabajo de campo, proceso mediante el cual la voluntad investigativa se encuentra con los sujetos que estudiará utilizando variadas técnicas y acciones sensibles que buscan involucrarse con “otras” (o la suya propia) formas de vida. El segundo elemento y sobre el cual quisiera detenerme es la escritura y representación del conocimiento etnográfico, pues es en esta experiencia de extrañamiento y apertura a nuevas sensibilidades territoriales/afectivas/discursivas donde prolifera un universo intersubjetivo que hace posible la creación etnográfica, su escritura. Geertz, en su ya canónico texto *El antropólogo como autor* (1989), plantea que en la antropología ha habido una resistencia histórica al análisis y problematización de los textos etnográficos principalmente porque poner bajo sospecha la escritura del estudio empírico de la otredad significa poner en entredicho algunos de los supuestos más arraigados del quehacer etnográfico.

Es recién a partir de la década de los noventa, en el contexto del surgimiento de la antropología posmoderna, cuando se comienza a discutir sobre la producción del conocimiento antropológico, las representaciones de la otredad y las discursividades subyacentes a la escritura etnográfica, o, como lo plantea el estadounidense James Clifford, se lleva a cabo una *antropología de la antropología* (1995, 120).



Figura 1. Menor sobre una embarcación a vela. (Enrique Hollub, 1934-1937. Colección Museo Regional de Aysén)

En este panorama de constante observar a los observadores se comienza a trabajar sobre la premisa de que el conocimiento de las formas de vida se constituye sobre todo en términos históricos, habiendo en ellas relaciones de poder, con disputas y diálogos. El ejemplo de la ascensión de la figura del etnógrafo profesional es ilustrativo, la cual se conforma entre 1900-1960 junto con una metodología que lo diferenciaba de sus predecesores en el trabajo de campo: funcionarios, militares y misioneros, con una escritura distintiva en términos narrativos y estéticos (Clifford, 1995). Por medio de un discurso científico con características específicas de textualidad, se establece la autoridad etnográfica sobre el precepto de experiencia del etnógrafo durante el trabajo en terreno. Yendo más lejos y por medio de las palabras de Geertz:

La habilidad de los antropólogos para hacemos tomar en serio lo que dicen tiene menos que ver con su aspecto factual o su aire de elegancia conceptual, que con su capacidad para convencernos de que lo que dicen es resultado de haber podido penetrar (o, si se prefiere, haber sido penetrados por) otra forma de vida, de haber, de uno u otro modo, realmente “estado allí”. Y en la persuasión de que este milagro invisible ha ocurrido, es donde interviene la escritura (1989: 14).

Así, la composición escritural en que se presentan los resultados requiere de una atención central, pues no solo es la forma en que por tradición disciplinaria se han expuesto las experiencias de campo e interpretaciones etnográficas, sino que también en ella se inscriben las relaciones de poder, estéticas y discursivas de un contexto específico de producción. Esto sumado a la dificultad, o más bien, a la imposibilidad de la empresa etnográfica para adentrarse en un determinado grupo cultural sin llevar consigo su propia subjetividad investigativa y los elementos sensibles de la interacción entre investigador-sujetos a investigar, reafirma la necesidad de ensayar formas de escrituras que contemplen otros desafíos y dimensiones.

Alvarado (2006) señala que el antropólogo primeramente debe comprender que no comprende y que no es posible entender al Otro como una entidad separada de sí mismo, sino que es una conjunción producto de un encuentro. Juan Carlos Olivares habla de una autorreflexión radical, habitar

el entre-ser en el que se hace posible la diferencia y la identidad al mismo tiempo a través de la interacción (2018). La etnografía es un encuentro y nadie sabe lo que puede un encuentro o, como dice la poeta argentina Claudia Huergo, “Un encuentro = Una esperanza” (2018).

Sobre cómo resolver los problemas brevemente expuestos anteriormente (epistemológicos, comunicacionales, de poder, estéticos, entre otros) no se ha ensayado desde una sola vía, sino que, por el contrario, proliferan diferentes énfasis y posicionamientos. El propio Geertz, al desmenuzar la cuestión de la autoridad etnográfica, plantea la necesidad de democratizar la escritura antropológica por medio una mayor participación de los sujetos a estudiar, lo que devendría en una autoridad polifónica de los textos. También plantea que parte de esta ruptura de la autoridad unidireccional de los escritos etnográficos se manifiesta en la recepción de los mismos, o sea, propone un desplazamiento por medio del cual no solo antropólogos occidentales elaboren y consuman dichos textos, sino que insta a la producción y lectura de textos de esta índole por parte de grupos culturales que se piensan a sí mismos de forma antropológica (Geertz, 1989).

Por otra parte, el desdibujamiento de los géneros, cuestión transversal a las artes, la literatura y la ciencia en el contexto de la posmodernidad, da pie para la proliferación de fenómenos de estas características en la disciplina antropológica. Una de las vertientes que se ha presentado tempranamente en nuestro país y que me parece particularmente interesante por su naturaleza de creatividad radical es la denominada *antropología poética*, definida en términos de Miguel Alvarado como “un tipo de producción textual iniciadora de un nuevo género discursivo, en tanto no responde pragmáticamente ni al canon científico ni al literario con exclusividad” (Alvarado, 2014: 139).

A esto podemos agregar los dichos de Daniel Quiroz en el prólogo de *El umbral roto* de Juan Carlos Olivares (1995) —texto pionero de estas características y referencia para este trabajo—, cuando dice que es un desplazamiento desde la antropología hacia la literatura, tomando de ella prestada la imaginación y rigurosidad de la poesía para la construcción de una descripción que tiene un destino *a priori*, ser leída (Olivares, 1995). En definitiva, la construcción de un género interdisciplinario de escritura que pone en entredicho la separación entre ciencia y arte, agregando una dimensión estética consciente a la construcción del relato etnográfico desde un investigador situado y afectado.



Figura 2. Niñas de la caleta filmándose a ellas mismas y a sus botes favoritos de la caleta. Melinka, 2020
(Elaboración propia)

FORMAS DE VIDA DEL MARITORIO

El primer trabajo de campo fue bastante exploratorio. Debía elaborar una tesis para graduarme como antropólogo y magíster en Diseño de Entornos Sostenibles. Esto ya suponía una serie de condiciones no menores en cuanto a la elaboración de una investigación y la entrega de un producto final para garantizar el aprendizaje obtenido durante seis años de estudio. Todo esto perfectamente podría ser obviado, pero no; como revisé antes con los autores citados, los formatos no son simples repositorios en los que se vierte el conocimiento, por el contrario, son dispositivos cargados políticamente en contextos sociohistórico específicos y constituyentes del conocimiento mismo proporcionado, en que no existe una distancia radical entre forma y fondo. En definitiva, como escribió alguien al borde de mi humedecido cuaderno de campo de un trabajo anterior, “por más tiempo que pases sembrando, Felipe, ningún *paper* huele a tierra”, pero aquí estábamos. Mientras acompañaba a los arquitectos en su búsqueda de patrones morfológicos y tipológicos de arquitectura vernácula en Puerto Aguirre, seguía pensando la cuestión del texto. Uno de los investigadores a cargo vivió durante su juventud varios años en la caleta y era bastante querido en el archipiélago. Fue él quien me habló de los carpinteros de ribera en la zona, y una mañana salí en su búsqueda orillando el pueblo. Así fue como conocí al maestro Juan Remigio Huentén.

Hablamos toda la mañana y durante la tarde lo acompañé a trabajar en su taller. Me conversó de las antiguas maneras de construir embarcaciones, antes del motor, una forma de surcar los canales que ya estaba desapareciendo: la construcción y navegación en chalupa a vela. Juan Remigio Huentén no era el único carpintero de ribera en el archipiélago de Las Huichas; en los sectores de estero de Copa, caleta Andrade y Puerto Aguirre, pude conocer otros tres Juanes: Juan Lepío, Juan Carilepi y Juan Vargas, alias “Poroto”. Este último falleció un par de meses después de nuestro encuentro.

Cada uno de ellos tenía sutiles diferencias en la forma de desarrollar sus creaciones, maneras de moverse, fijaciones, pero un pasado común, una manera de aprender su oficio, el arte de crear estructuras flotantes en el mar. Sin embargo, este oficio estaba en riesgo, el motor primero y la fibra

de vidrio después, solo por mencionar algunos de los factores de los cuales hablaré más adelante, transformaron las dinámicas de navegación por los canales, de modo que solo nos quedan recuerdos fragmentados, herramientas guardadas, materiales en desuso, cipreses muertos.

Pero además de los constructores de ribera, en estas historias de canales los otros protagonistas eran los navegantes: pescadores, cazadores y buzos escafandra que surcaban estas aguas durante los siglos XIX y XX. Descendientes de canoeros chonos y de mapuches huilliches, surcaron los canales de la Patagonia en las chalupas a vela, viniendo principalmente de la isla grande de Chiloé, atravesando el furioso golfo del Corcovado que separa a Quellón del archipiélago de las Guaitecas. Estos pilotos desarrollaron complejos conocimientos náuticos y pasaban gran parte de sus vidas embarcados en sus botes (Saavedra, 2011).

Llegamos por casualidad a una casa azul bien adentrada en el mar, en cuyo patio se mecían dos botes. Desde ahí nos saludó el cazador de mamíferos Pedro Vargas Ñancúpel. A sus 81 años, don Pedro se mantenía perfectamente erguido y atento para realizar bromas. Nos invitó al mate y conversamos con él y su hijo largamente, ahí nos contó de su oficio: cazador de huillines, chungungos, coipos y lobos. Sus faenas podían llegar a durar seis meses fuera de casa. “Yo conozco todo, la isla de Guamblin, Purgatorio, el faro, nos íbamos hasta por afuera. En la puntilla había una aparición de lobo y nosotros íbamos a darles palos a los popitos también. Daba lástima igual. Los comíamos nosotros y se los dábamos a los perros”. Luego de cada declaración de ese tipo, lanzaba una sonrisa pícaro.

Tras abrírseme ese mundo marítimo, inconcebible para alguien de la precordillera, una cotidianidad que nos demuestra las posibilidades de la existencia humana en relación con su entorno; una vida desgarrada por la explotación, pero también de una experiencia y libertad de la que la mayoría de los carpinteros y navegantes parecían sentirse orgullosos, decidí que debía trabajar sobre esos fragmentos: chalupas pudriéndose en la orilla o guardadas en la memoria de los carpinteros que llevan décadas sin construirlas, o en el secreto de los aceites de lobo que aún dan a los enfermos, o en los ancestros de los innumerables perros que rodean las caletas, o en la ausencia de los cipresales que antes colmaban estas islas.

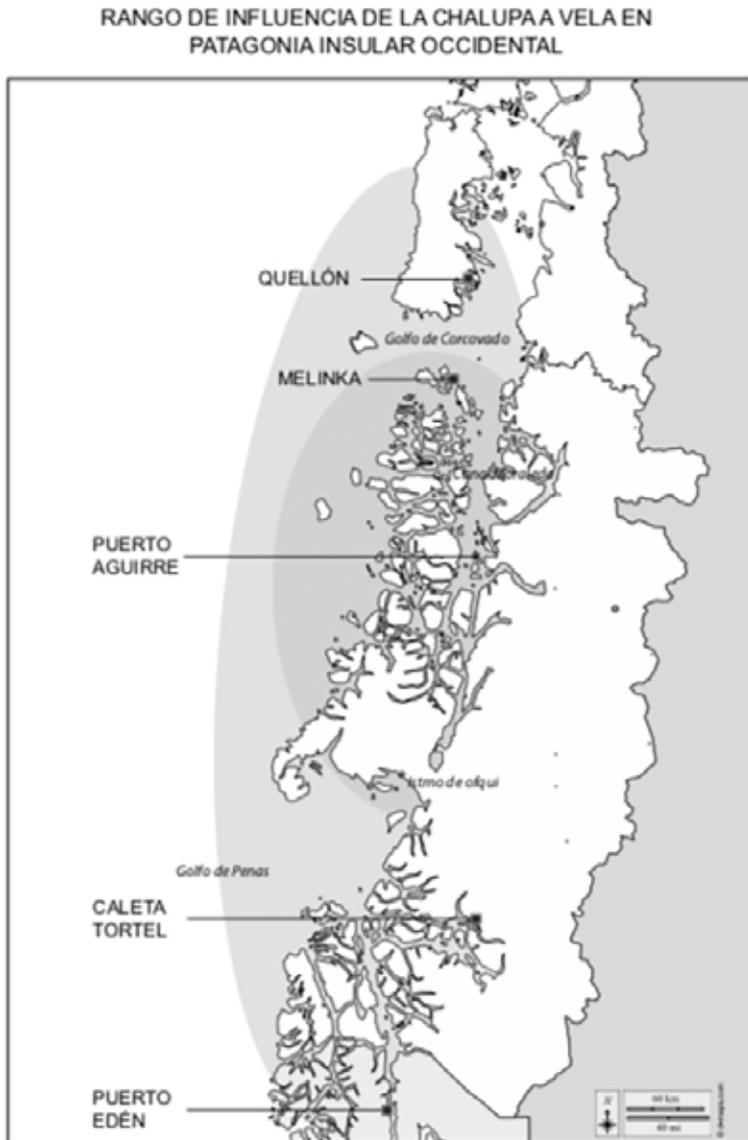


Figura 3. En el mapa se presentan los principales asentamientos humanos que conciernen a nuestra investigación, en color más oscuro la zona más estudiada y la más clara corresponde al área de interés expandida (Elaboración propia)

En idioma chono, Guaitecas significa “paso al sur”, lo que habla de una categoría abierta y el inicio de una travesía. De la misma forma quiero acercarme al espacio geográfico en el que llevaré a cabo la investigación, teniendo en cuenta que cualquier delimitación territorial es una abstracción que pretende simplificar realidades espaciales complejas e interconectadas (Saavedra, 2011). Para adentrarse en la navegación tradicional, estos recortes de realidad propios de la geografía tradicional son particularmente difíciles de aplicar, pues, teniendo en cuenta la naturaleza nómada, seminómada y estacionaria de las prácticas de asentamiento y subsistencia de sus protagonistas, se tensiona esa manera de situarse en el espacio.

Es así que he preferido abordar este fenómeno por medio de fronteras móviles, imitando el movimiento de los propios navegantes. Por un lado, la investigación en terreno se llevó a cabo en los archipiélagos de Las Guaitecas y de Los Chonos, ubicados en la actual provincia de Aysén, Región del General Ibáñez del Campo. Mientras que, por otra parte, también existe un rango de influencia importante en el fenómeno estudiado que abarca toda la Patagonia insular occidental, que si bien no fue posible cubrir en su totalidad por medio del trabajo de campo, sí se abordó de forma documental, además de estar presentes en los relatos de las personas entrevistadas. De esta manera, el rango de interés se extiende por el norte desde el sur de Chiloé y, al sur, hasta la zona de Puerto Edén e isla Wellington.

La provincia de Aysén se extiende entre los paralelos 43°30” y 46°30” de latitud sur y posee una superficie de 52.330 km², lo que corresponde al 48 % de la superficie regional. Se caracteriza por su geografía accidentada en donde islas, archipiélagos, fiordos y canales constituyen una ecología sorprendente en donde la cordillera de los Andes se hunde en el mar en sus partes más bajas y en sus picos se constituyen islas de baja altura, que se extienden desde el archipiélago de las Guaitecas hasta la península del Taitao.

De una diferencia radical con respecto a otras geografías del ya diverso territorio nacional y continental, los laberínticos canales se despliegan como venas por las más de mil islas cubiertas por selva pluvial. Se destaca entre estos surcos acuáticos el canal Moraleda, eje central entre el archipiélago occidental y la cordillera de los Andes, llegando hasta la laguna de San Rafael, hito geográfico para los navegantes australes, que abarca más de 500 km.

En cuanto a la orografía, es de naturaleza templada, lluviosa y fría. Por las zonas de archipiélagos se despliegan vientos del noreste que, después de un largo recorrido oceánico, chocan con las laderas de los cerros. En la superficie continental el frío es mayor que en la parte insular. La pluviosidad puede alcanzar de 2.500 a 3.000 mm, y la temperatura anual promedio fluctúa entre los 7° y 10 °C.

Teniendo estas consideraciones, no es difícil advertir lo adverso que significa establecer asentamientos humanos en el sentido moderno, cuestión que queda evidenciada históricamente en los distintos procesos de exploración y habitabilidad de los territorios insulares de la Patagonia. Me gustaría detenerme en estos procesos históricos para comprender el devenir territorial de los archipiélagos en que centramos nuestro estudio, pues el territorio es un espacio construido por y en el tiempo (Ther, 2012). La inscripción de los procesos humanos tiene efectos en el medio ambiente en el que se desarrollan, y al mismo tiempo, el medio ambiente con su temporalidad condiciona las posibilidades de lo humano sobre aquel espacio. Territorio es la amalgama históricamente desarrollada en la relación entre cultura y naturaleza, lo que tensiona la dualidad eurocéntrica entre ambas potencias.

A esta noción de territorio me gustaría agregar un pequeño matiz, pues, considerando la particularidad geográfica antes mencionada, hablar del maritorio parece particularmente atinente. Chapanoff con este concepto nos invita a pensar desde el mar hacia la tierra y entenderlo al mismo como “un espacio que se habita y se compone de lugares —en términos longitudinales, batitudinales y latitudinales— (...). El medio acuático no constituye necesariamente un obstáculo al movimiento, ni, por el contrario, una vía de tránsito exclusivamente: el maritorio puede ser ‘habitado’” (Brinck y Morales, 2007: 593). El concepto, utilizado para referirse a las comunidades que habitan los mares interiores de Chiloé, aporta a la comprensión de los grupos insulares al poner en tensión la dicotomía entre tierra firme como habitable y el mar como espacio inhóspito. En estas condiciones las embarcaciones se transforman en casas móviles que se despliegan por un espectro espacial acuático.

Es particularmente interesante el dato de que el concepto “maritorio” surja en los talleres de la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, en un estudio que se encontraban haciendo acerca

de las embarcaciones que habitaban los mares de Chiloé y cómo las utilizaban los habitantes para fundar nuevos asentamientos costeros (Álvarez *et al.*, 2019). Me interesó seguir desarrollando esta preocupación de la navegación en tanto habitar y el bote como dispositivo habitable, pues, para las comunidades canoeras originarias de los archipiélagos de la Patagonia, el mar y su borde eran el espacio central de su desarrollo cultural (Tamayo, 2011: 15, citado en Álvarez *et al.*, 2019). Los largos periodos de navegación y desplazamiento, llevados a cabo en función de la ecología insular y sus condiciones climáticas, configuran una forma específica de relacionarse con el entorno para las comunidades marinas, de ahí la pertinencia del concepto para este trabajo. Por otra parte, considero fructífera la vinculación entre arquitectura y antropología para acercarse al estudio del habitar un territorio, pues es un campo de conocimiento holístico que exige mirar con ojos múltiples, apostar por la transdisciplina.

Tomando en cuenta estas consideraciones conceptuales, haré un seguimiento del territorio (o maritorio, que desde ahora serán palabras intercambiables) de la Patagonia insular occidental, poniendo particular atención a lo sucedido en el ejercicio de la navegación por la infinidad de canales en donde el elemento acuático parece ser tan relevante como el terrestre para los isleños, y que deja en evidencia la infinidad de formas de vida existentes y posibles. Finalmente, es necesario advertir que, si bien esta es una secuencia cronológica, no es en ningún caso lineal, pues los hitos que podemos entender como significativos están compuestos por fuerzas históricas que se correlacionan y contaminan entre sí.

ARCHIVOS, RUINAS Y RECUERDOS

Era fuerte el calor, las barricadas encendidas cada cierto número de cuadras, casi siempre impar, evidenciaba aún más la temperatura, 38 °C. Caminé por la Alameda, atravesando varias estaciones, los rayados en las paredes lo anunciaban: una revuelta. Y así era, desde octubre de 2019 en todas las ciudades del Reyno de Chile se llevaban a cabo multitudinarias protestas, ánimos de rebelión que solo se podían comparar con los de la Unidad Popular, aunque ahora sin el Estado de nuestra parte. Era una demanda generalizada,

sin caudillos y en contra de la masacre capitalista en su amplio espectro. Gasto el caucho de mis sandalias en el pavimento y veo los rayados en los edificios de las diversas instituciones inexistentes en el gran sur. El llamado estallido social sin duda tenía que ver con la historia de este país, sus violencias, miserias y, sobre todo, con la instauración por la fuerza del modelo neoliberal en su variante más despiadada. La historia, en tanto proceso, es fundamental para comprender el devenir de los fenómenos socioculturales. Pero en este caso no me interesaban tanto los grandes relatos del devenir nacional, sino aquellos pequeños mosaicos que nos hablan de las vidas lejos de los centros metropolitanos, pistas acerca de la navegación tradicional en los archipiélagos de la Región de Aysén.

En esta investigación, que se ciñe a una práctica cultural casi en desuso, la labor etnográfica en terreno debe complementarse con otro tipo de datos: “Recuerdos, recortes y ruinas, esbozos de textos mayores perdidos en el tiempo” (Quiroz, 2019: 20). El uso de archivos elaborados por las propias comunidades o por terceros me lleva a acercarme desde la antropología a otras disciplinas como la arqueología y principalmente a la historia.

La relación entre antropología e historia es de larga data y está en continua reconfiguración. Pero es posible mencionar entre sus principales vertientes a la etnografía histórica para labores arqueológicas, la ethnohistoria y la antropología histórica, impulsada por Claude Levi-Strauss (Quiroz, 2019). Según plantea Ohnuki-Tierney (2005) en su etnografía retrospectiva, ambas disciplinas trabajan sobre lo particular, sobre una otredad. No obstante, mientras la historia trabaja sobre un otro cronológico, la antropología trata sobre un Otro cultural, con mayor énfasis en el lugar de emplazamiento. La comunión interdisciplinaria es evidente y fructífera para ambas tradiciones. En este caso, me interesa interrogar documentos y archivos, material de estudio propio de la historia, pero realizando preguntas de interés antropológico (Wood, 1990 en Quiroz, 2019), recalcando las formas de vida, combinando elementos del pasado y del presente para construir un relato etnográfico (Wietschoke, 2010 en Quiroz, 2019).

Otro punto que considero necesario mencionar sobre la relación historia-antropología, y que tiene sintonía con la discusión antes planteada acerca de la escritura etnográfica, es la propia historicidad de la

disciplina antropológica, pues, como cualquier elemento de la cultura, es parte de un proceso histórico en continua redefinición y atravesado por relaciones de poder existentes dentro y fuera de ella.

Todo esto me llevó de viaje a la capital, lugar extraño. Ahí recorrí las principales cinetecas de acceso público pertenecientes a museos, universidades y centros culturales. Al interesarme por el pilotaje a chalupa a vela, una práctica casi inexistente en la actualidad, mi búsqueda se centró en los archivos visuales y audiovisuales del siglo xx rodados en Chiloé y la Patagonia.

Catalogué tres tipos de filmes predominantes. Por un lado estaban las películas divulgativas, en las que se presenta a la Patagonia chilena como un territorio que se está incorporando a la vida moderna, en que se fomenta la colonización al mostrarla como tierra de oportunidades y se hace aspavientos de la soberanía nacional sobre esas tierras “inhóspitas”. En esta impronta está el film *Aysén, Tierra de Futuro* (1951), de Raúl Barrientos, encontrado en la cinoteca de la Universidad de Chile; *Aysén* (1967), film institucional de la empresa Entel realizado por René Kocherm, del archivo de la Universidad Católica; y *Una isla llamada Aysén* (1967), reportaje gubernamental encargado durante el mandato de Eduardo Frei Montalva. La Patagonia insular prácticamente no se filma en estas películas, sino que el énfasis está en la Patagonia continental y su manejo de ovinos, caracterizada por el paisaje pampeño y la figura del gaucho.

También están los archivos visuales que registran expediciones por el interior de la Patagonia. Se caracterizan por una narrativa lineal que resalta los paisajes naturales y las propias travesías de los exploradores que recorrerían esas geografías con diferentes fines. Una es *Chile Visión en Colores Sur 2*, filmada a finales de los años cuarenta o principios de los cincuenta por el fotógrafo Rodolfo Gertsman, encontrada en la filmoteca del Museo de Arte Precolombino; otra, *Junius Bird Expedition to South Chile* (1935-1936), muestra las expediciones marítimas desde Puerto Montt a Punta Arenas de la pareja de arqueólogos estadounidenses que inauguraron esta disciplina en el sur del continente (Sierralta, 2019). También está el álbum fotográfico de Enrique Hollub (1936-1937), diario visual de sus viajes en chalupa a vela desde Melinka hacia Magallanes, compuesto por 88 fotos, perteneciente al Museo Regional de Aysén. Como dato anecdótico, en la prensa

de la época Hollub comenta que se encontró con el antes citado Junius Bird y su esposa Margaret McKelvy en Puerto Natales (Arregui, 2018).

Finalmente están las películas de corte costumbrista, que intentan retratar aspectos de la vida cotidiana y la historia de la caleta de Melinka. La construcción de botes, faenas marinas y personajes importantes de la zona son los tópicos principales de estas grabaciones. Aquí se clasifican las películas *Antofagasta y Melinka* (1979), de Peter Hochhäusler, hallada en la colección patrimonial de la Universidad de Santiago; *Chiloé* (1980), dirigida por el mítico artista transmedia Juan Downey; y *Melinka y su historia a través del tiempo* (1998), realizada por la Escuela de Melinka, primer ejemplo de un film nacido del seno de la propia comunidad y para sí misma. Este tipo de películas fue particularmente atingente a la investigación, pues se centra en las prácticas y discursividades de los habitantes de los archipiélagos más que en los intereses geopolíticos en la zona.

Al trabajo de campo en terreno y archivos visuales fue necesario sumar las investigaciones elaboradas por especialistas acerca de la navegación histórica y la caza de mamíferos por la Patagonia insular, entre las que destaca el extenso trabajo de la historiadora María Ximena Urbina, de Juan Carlos Olivares, Gonzalo Saavedra, Marcelo Mayorga y Daniel Quiroz, junto con información de primera fuente localizada en la biblioteca de Melinka, en el Museo Regional de Ancud y el Museo Regional de Aysén.

Los fragmentos de historias encontrados en las diversas fuentes fueron la sustancia con que modelé mi propio relato en este texto escrito y en el film, pues, queriendo o no, en la consulta y uso de cualquier archivo existe un proceso de interpretación que es a su vez una resignificación. Estas reinterpretaciones, como decía Henley (2001), son particularmente abiertas en los medios audiovisuales. Así, por ejemplo, el *found footage* es un subgénero cinematográfico de amplia data que trabaja con metraje grabado previamente, con el que se construye una película con un relato ajeno al original. O en su vertiente más radical y politizada en el cine de reapropiación, la técnica denominada por los situacionistas como *Détournement* (o tergiversación), que consiste en tomar un objeto creado por la sociedad espectacular capitalista e intervenirlo para producir un efecto crítico, contrario a su motivo inicial (Debord y Woolman, 1956). Ambas técnicas narrativas se consideraron

al momento de interactuar con el material de archivo en la realización de la película etnográfica titulada *Cuaderno de agua*.

En último lugar, el archivo como una producción del pasado es un elemento nutritivo para la memoria. En ese sentido, estos fragmentos de historias en formato visual y audiovisual serán utilizados como catalizador de la memoria de quienes vivieron esos tiempos. Por ello, se mostraron las películas antes mencionadas a algunos de los antiguos habitantes de la zona, pues es posible hacer recordar eventos del pasado ahí presentes, así como datos de las propias películas. En un sentido más político, exhibir esos valiosos registros de los archipiélagos a sus propios habitantes es un gesto de reencuentro con el archivo, como de traerlos de vuelta a casa, pues en gran medida les pertenecen.

ELEMENTOS DE UNA ESCRITURA ETNOGRÁFICA AUDIOVISUAL

Tenía claro el universo de estudio por el que deseaba deambular, pero *¿cómo hacer?* No quería dar por sentado el problema de la escritura, que es de forma más amplia la cuestión de la representación etnográfica. Por eso decidí asumir la potencia imaginativa de la investigación antropológica, usar la etnografía para crear textualidades híbridas y transdisciplinares. Es así como recurrí a medios audiovisuales para realizar este trabajo. Ya había filmado un cortometraje durante mi práctica profesional con los habitantes del Parque Nacional Alerce Costero (2019), instancia en que comprobé el carácter coral de este medio de escritura con sonidos e imágenes en movimiento.

El cine etnográfico se encuentra presente desde el inicio de la cinematografía, de hecho, además del entretenimiento, se usó habitualmente para analizar el movimiento de cuerpos humanos a fines del siglo XIX. Destaca Alfred Haddon, con su filmación de las ceremonias de iniciación malesiana en Nueva Guinea (1898). Escribiría en una carta dos años después a Baldwin Spencer: “Realmente debes llevar un cinematógrafo... es una pieza indispensable del aparato antropológico” (Henley, 2001: 18).

En una antropología ya consolidada es posible hallar antecedentes en algunas investigaciones de Frank Boas y Margaret Mead, quienes hasta la década del 30 tomaron varias fotografías y filmaciones durante sus trabajos

en terreno. Pese a la temprana recepción de los etnógrafos en el uso de medios cinematográficos, el entusiasmo decayó rápidamente, y se considera hasta hoy una práctica marginal en las investigaciones antropológicas (Henley, 2001).

Siguiendo a Ardèvol (1995) es posible hablar de tres corrientes/metodologías principales que influyeron en el desarrollo del cine etnográfico: 1) los films documentales naturalistas, iniciáticos en la antropología, caracterizados por estudiar la fisiología y las danzas, todo explicado por una voz *en off* en tercera persona masculina, por medio de planos fijos y de larga duración, todo lo cual configura una estética de la *objetividad*. 2) El *Direct cinema*: su intención es hacer un cine que intervenga lo menos posible en los hechos que suceden frente a la cámara y también mediante tomas de larga duración, con la menor edición posible en el montaje y sonido directo de ambiente. 3) El *Cinema variété*: teorizado y realizado por Jean Rouch, cineasta y etnólogo francés, que considera la interacción entre la cámara, quien filma y el filmado como un proceso necesario en cualquier película o investigación; debido a esta transparentación —adelantada a la antropología y al cine documental de su época—, acuña el término *cine-verdad*. 4) En el panorama contemporáneo, podemos agregar el cine etnográfico experimental llevado a cabo desde el comienzo de los ochenta, particularmente influenciado por las teorías posmodernas y los estudios culturales. Se destaca una preocupación estética negada por las vertientes anteriores, así como la incorporación de elementos poéticos propios de la tradición del cine-arte (Ardèvol, 1995).

Sería difícil suscribirme a cualquiera de estas corrientes en la realización de la película, pero me abro a las posibilidades de una narrativa fragmentada, asumiendo la subjetividad del investigador, la presencia de la cámara como catalizador de situaciones y el carácter dialógico del proceso. También, como mencioné en el apartado de la escritura etnográfica, haré uso de recursos de la literatura, el cine de ficción y las artes visuales. En palabras de Godard a propósito de su film *Dos o tres cosas que sé de ella* (1967), “si reflexiono un poco, una obra de ese tipo es casi como si intentara escribir un ensayo antropológico en forma de novela y para hacerlo solo tuviese a mi disposición notas musicales” (Godard, 1968: 396).

En los preceptos naturalistas de la cinematografía documental de gran parte del siglo xx se entendía que el valor de este medio de expresión era la verosimilitud de sus imágenes, la capacidad para captar la realidad tal cual es, su objetividad. Muy por el contrario, intuyo su potencia en crear historias particulares, eventos situados y procesos culturales específicos de cada territorio, que si bien posee estructuras subyacentes, no son solo simples manifestaciones de las mismas (Henley, 2001). En segundo lugar, la creación audiovisual antropológica refuerza el carácter intersubjetivo del trabajo de campo, su naturaleza más o menos dialógica y producto de un encuentro (Henley, 2001; Olivares, 2018). Esto ocurre porque la producción cinematográfica, desde el rodaje hasta la edición, está atravesada por procesos colectivos de realización, en que se llega a consensos y negociaciones explícitas e implícitas que dinamizan la representación, a la vez que aumentan el agenciamiento de los propios sujetos. Esto se ve particularmente enfatizado en la variante del cine participativo, muy usual entre los films etnográficos contemporáneos.

Finalmente, la coralidad de la producción audiovisual permite “socavar los intentos de la autoridad ‘monolineal’”. También lo es el hecho de que una película es regularmente una representación más abierta que un texto escrito, el cual, a pesar de los mejores intentos de su creador, puede permanecer recalcitrante al análisis definitivo” (Henley, 2001: 26). Los textos escritos tienden a ajustar más las mallas de significación que los dispositivos audiovisuales. En estos últimos se hace más evidente la apertura a múltiples reinterpretaciones de lo filmado a través del tiempo (Henley, 2001).

ARQUITECTURA SIN ARQUITECTOS

Además de lo propiamente cinematográfico, con el fin de elaborar una investigación integral, creo fundamental desarrollar un texto escrito, no solo para sustentar metodológicamente la realización de una película etnográfica, sino también para trabajar un apartado que difícilmente podría desarrollarse a cabalidad en un texto audiovisual dada la naturaleza del soporte. Así, en sintonía con Henley, el llamamiento a incorporar en mayor medida los medios audiovisuales en la investigación antropológica no quiere decir

que reemplacen a los textos escritos, sino atender a los requerimientos específicos de cada unidad de estudio e intención comunicativa, que pueden combinarse y complementarse en la investigación.

En el caso de la navegación tradicional, abordaré, junto con los testimonios, prácticas y documentos, una unidad material fundamental: la embarcación. Para ello, intentaré pasar de los supuestos evolucionistas de los estudios en cultura material, entre los que se conciben los objetos como elementos neutros, regulares, definitivos y, por sobre todo, desprendidos de su contexto de producción, pues se halla en su epistemología la separación dual entre idea (con agencia) y materia (neutra). Es interesante la óptica de Tim Ingold (2011) cuando plantea que los materiales están vivos y en constante proceso de mutación, de modo que nunca hay un objeto acabado, sino en un constante proceso que afecta a lo humano a la vez que los materiales son afectados por las prácticas humanas, lo que da mayor dinamismo a la cuestión de la materialidad. Particularmente, abordaré la dimensión arquitectónica de la chalupa a vela, su dimensión constructiva, de diseño, conducción, cambios en el tiempo y habitabilidad.

En mi segundo trabajo de campo viajé al archipiélago de las Guaitecas ya con una idea más depurada de lo que quería focalizar. Me interesé por todo lo relacionado con la chalupa a vela y cómo durante casi todo los siglos XIX y XX fue el principal medio de transporte utilizado en esas aguas. Más de una vez en entrevistas me hablaron de la equivalencia entre el caballo del patagón continental con la chalupa del guaitequero. Pero esta nave era algo más que solo un medio para transportarse del punto A al punto B, sino que fue una herramienta de trabajo vital para las diversas actividades productivas donde emprendían sus faenas los cazadores, buzos escafandra, pescadores y leñeros. Actualmente es considerado un símbolo identitario importante de la historia cultural de los guaitequeros (Gale, Espinoza y Valdés, 2013).

Para acercarnos al estudio de esta embarcación como unidad arquitectural marítima fue necesario nutrirse de estudios en arquitectura vernácula, la teoría del diseño contextual y arquitectura cultural. Estas perspectivas tienen en común el entendimiento de la arquitectura como un hecho cultural transversal ligado íntimamente a las comunidades y sus formas de habitar el mundo. Es así como el primer gesto que nos interesa es la arquitectura vernácula, un sistema

sociocultural nacido de la relación humano-entorno que expresa de forma directa las maneras de habitar. Distintos enfoques dan énfasis a elementos diferentes. Por un lado están quienes atribuyen más importancia a la expresión de una cosmovisión a través de soluciones de habitabilidad, mientras que otros se centran en cómo las formas de habitar se conectan con la ecología y sus materiales, en un mayor entendimiento con lo no humano (Tillería, 2010).

La arquitectura vernácula suele estar asociada a una práctica no profesionalizada de la labor arquitectónica, una arquitectura sin arquitectos, aunque con matices, pues en diferentes grupos culturales existen sujetos específicos que tienen más experiencia que otros de su comunidad en la elaboración de viviendas, como los carpinteros o los maestros arcilleros. Otro aspecto característico de la arquitectura vernácula es la pérdida de la autoría del arquitecto, una herencia occidental, pero que se vuelve particularmente potente en la modernidad. Finalmente, la vernacularidad en arquitectura parece preocuparse más por los asentamientos preindustriales, desestimando en ocasiones las transformaciones constructivas, propias de las transformaciones de las condiciones de vida de los constructores en el tiempo.

El trabajo pionero en esta materia es el del arquitecto Bernard Rudofsky, *Arquitecturas sin arquitectos: Breve introducción a la arquitectura sin genealogía* (1973). Partió primero en una exposición en el Museo de Arte Moderno de Nueva York a finales de 1964, y derivó en publicaciones y la apertura de todo un campo de conocimiento que hasta ese momento solo había sido estudiado por historiadores, arqueólogos y antropólogos. Rudofsky esgrime que la enseñanza de la arquitectura en Occidente hasta ese momento solo había tomado como referentes algunos hitos arbitrarios de la arquitectura europea y de su Oriente cercano en su última etapa (Rudofsky, 1973). Ante aquel panorama, el autor plantea la necesidad de rescatar las soluciones arquitectónicas locales, no por ser pintorescas sino por su perfeccionamiento histórico que vuelve habitables sitios que para el ojo moderno occidental no serían considerados como tales, y que son expresiones de saberes ambientales y cosmológicos profundamente sofisticados. Al poner atención las construcciones obviadas por sencillas o desrechadamente en un gesto eurocéntrico, es posible notar que muchas de las ideas que se consideraban innovaciones fruto del progreso moderno ya se habían trabajado en construcciones de diferentes grupos culturales a través de la historia.

Posteriormente, otros autores, como Paul Oliver y Amos Rapoport, profundizaron el gesto de Rudofsky, pero elaborando categorías para comprender los fenómenos arquitectónicos. Rapoport, en su ensayo *House Form and Culture* (1969), propone que las dimensiones culturales de la comunidad tienen tanto o más relevancia en la construcción de sus asentamientos que las dimensiones físicas. Así, las construcciones Folk son las elaboradas por la mayoría de la población de diferentes comunidades humanas, ancladas directamente a la vida cotidiana de las sociedades. Al estar orientadas más hacia las tradiciones que a pretensiones técnicas o estéticas, las construcciones vernáculas tienden a ser homogéneas y no inclinarse hacia la innovación, lo que caracteriza a la arquitectura moderna. No obstante, tienen la ventaja de ser abiertas, flexibles a los cambios que puedan existir en la cotidianidad de la comunidad o a las exigencias ambientales debido a su simpleza, sensibilidad con el entorno y nula pretensión autorial (Rapoport, 1972).

Un punto interesante en el análisis de arquitecturas vernáculas es que, si bien puede tender a examinar las arquitecturas en su pasado, no pretende folclorizar su estética, pues “lo vernáculo no es un escenario de volúmenes pintados de añil, sino un complejo ignorado sistema socio-espacial-constructivo, que habita en la memoria de los territorios” (Tillería, 2010: 13). Existe entonces un valor patrimonial en los saberes constructivos de las comunidades y de manera más amplia en su vida como pueblo, y este tipo de arquitectura es un evocador para su memoria y testimonio de sus vidas.

Otra propuesta que nutre nuestro trabajo es el concepto de *arquitectura cultural* trabajado por el chileno Jorge Lobos (2004), quien presenta una serie de argumentos acerca de la necesidad de que la disciplina arquitectónica supere lo que llama la primera globalización, caracterizada por su labor homogeneizante y formalista, que no toma en cuenta las particularidades socioculturales de los territorios en los que se interviene, produciendo muchas veces problemas de aplicación en los proyectos o fracturas en las comunidades.

Para ello propone una serie de fórmulas, principalmente ancladas en la incorporación de elementos teórico-metodológicos propios de la antropología y la sociología, para comprender el hecho arquitectónico como expresión de lo humano. Se desmarca de esa manera de la tradición arquitectónica

de las bellas artes, basada en parámetros matemáticos y estéticos centrados en lo visual para dar paso a una arquitectura de lo vital, o sea, de la experiencia cotidiana en su conjunto (Lobos, 2004).

Un punto interesante de esta propuesta es su naturaleza situada, pues si bien se plantea que toda arquitectura es cultural ya que es expresión humana, en Latinoamérica la arquitectura requiere de una conceptualización propia, con su historicidad, condiciones de vida más precarizadas y una diversidad cultural latente. También habla de replantear la noción de arquitecto, pues el acceso en los países no hegemónicos a una actividad profesionalizada de la arquitectura es mínima, y se requiere ampliar el espectro de intervención en un viraje hacia preocupaciones sociales de suma urgencia en nuestros territorios. En palabras del propio Lobos, “la arquitectura, en consecuencia, puede y debe dar cuenta de este fenómeno —los culturales—, y no son los poderosos los interesados en potenciar estas ideas de pluralidad y de democratización del pensamiento, son precisamente los Otros, los ahora al margen, los de la periferia” (2004: 81).

Finalmente, me gustaría referirme a lo dicho por Fernández Cox en su ponencia titulada “Modernidad apropiada” (1989). El autor plantea que, contrario al concepto cerrado de modernidad como ente metafísico y de respuestas cerradas propuesto por Occidente, en Latinoamérica es más fructífero acercarnos a la modernidad entendiéndola como un conjunto abierto de preguntas, pues la nuestra fue una modernidad “a presión”. Este planteamiento me recuerda la propuesta del antropólogo Néstor García Canclini cuando dice que en Latinoamérica existe una modernidad inacabada e híbrida (1990).

En gran parte de la tradición arquitectónica “profesionalizada” y canónica llevada a cabo en Latinoamérica, al igual que en otras dimensiones del pensamiento —con importantes excepciones y resistencias en distintas disciplinas—, ha existido una negación de lo propio y una mimesis imposible con respecto a los procesos modernos de los países promotores de la modernidad, lo que ha producido una continua ruptura y un nulo interés por hacer frente a los problemas locales. Esta modernidad ilustrada no acorde con Latinoamérica queda al descubierto en las construcciones, cuando terminan siendo las estructuras no formales las más eficientes y diversificadas en los territorios (Lobos, 2013).

En este panorama de modernidad fallida —impulsada principalmente por las corrientes desarrollistas de la primera mitad del siglo xx— se comienzan a fraguar las denominadas arquitecturas Otras, entre los ejemplos se menciona en México a Barragán, en Colombia a Salmons y en Uruguay a Dieste, entre otros nombres. Estas arquitecturas se caracterizan por dar valor al contexto, por el uso de tecnologías intermedias y por el diálogo con lo tradicional, enfrentando a los preceptos básicos de la modernidad y abrazando las particularidades (Fernández, 1989; Lobos, 2013).

Ante las arquitecturas nacientes, Cristián Fernández Cox planteó el concepto de modernidad apropiada para referirse directamente a la palabra en sus tres variantes significativas: a) apropiada, o sea, una arquitectura adecuada, al servicio de las necesidades, pertinente a ella, en consistencia con la obra y su entramado interno; b) en el sentido de apropiación, en este caso de algunos elementos propios de la modernidad para su resignificación y uso; y c) apropiada en cuanto propia, pues en este proceso de resignificación de la modernidad “a medias” se imprimen elementos subyacentes que tienen que ver con nuestro propio universo de materiales y significaciones creando dispositivos arquitectónicos originales y derechamente nuestros (Fernández, 1989; Lobos, 2013).

El desafío fue hacer frente a la arquitectura de la chalupa a vela poniendo énfasis en las particularidades contextuales, inherentemente holísticas, en que se encuentran atravesadas cuestiones históricas, culturales, ecológicas y políticas que se desarrollan en cada territorio de manera específica, rebalsando al objeto en sí.

TROMBAS DE TIEMPOS

EMBARCACIONES PREHISPÁNICAS DEL SUR AUSTRAL

En los maritorios de la zona sur y sur austral de lo que hoy llamamos Chile existieron diferentes artefactos para la navegación que se vieron de una forma u otra relacionados e influidos entre sí. Son tres los tipos de embarcaciones prehispánicas que surcaron los canales de la Patagonia insular occidental: las canoas de corteza, las canoas monóxilas y la dalca. Cada una de ellas es una muestra de la imaginación técnica de sus creadores, cumpliendo un rol crucial en las formas de vida de estos grupos, pues, además de servir para conseguir alimentos y como medio de transporte, en ellas pasaban gran parte de su tiempo realizando diferentes quehaceres, que van desde la preparación de instrumentos hasta la crianza.



Figura 4. Chalupa recorriendo a vela los canales patagónicos (Enrique Hollub, 1934-1937, Colección Museo Regional de Aysén)

Esta infinidad de islas en las que solo es posible desplazarse por medio de embarcaciones tenía una serie de ventajas y desafíos. Lira así lo advierte:

La intrincada geografía de canales, golfos y fiordos produce un ambiente de mar interior en que las diferentes islas y la tierra firme se avistan en todo momento, ofreciendo protección y facilitando la navegación. Dicha costa, sin embargo, no está exenta de peligros: la estrechez y poca profundidad de algunos canales, la intensidad de los vientos, los bajíos, puntas y escollos, y, sobre todo, las corrientes y cambios de mareas (que en algunos casos impiden la navegación en sentido contrario), obligan a conocer muy bien el ambiente y a planificar cuidadosamente cualquier travesía (Lira, 2018: 2).

Canoas de corteza

A la llegada de los colonos españoles al sur austral, la canoa de corteza era la principal embarcación utilizada entre los kawésqar y yaganes, ubicados al sur de la península del Taitao y Tierra del Fuego, respectivamente. Sus formas y dimensiones eran variables a causa de la irregularidad de las cortezas. A grandes rasgos, se trataba de elaborar la embarcación del menor número de planchas de corteza posible, razón por la cual eran de gran tamaño, hechas por lo general de coihue, requiriendo en su extracción gran habilidad técnica. Posteriormente eran cosidas con fibras vegetales y/o barbas de ballena (Carabias, 2018), y reforzados sus bordes con varillas, lo mismo en su interior. Las canoas más grandes tenían mucha semejanza tanto en construcción como en diseño con las dalcas y llegaron a convivir con ellas. Podían llegar a los seis metros de largo y se caracterizaban por ser livianas y fáciles de maniobrar. Su vida útil era reducida, pues las planchas de corteza comenzaban a volverse quebradizas, teniendo una durabilidad de un año y medio a tres años. Las canoas de corteza surcaron Tierra del Fuego hasta la primera parte del siglo xx y el detalle de su construcción fue ampliamente cubierto por el antropólogo Martin Gusinde en su obra *Feuerland Indianer* (1931), resultante de su extenso trabajo de campo con los fueguinos, donde fue testigo de su confección.

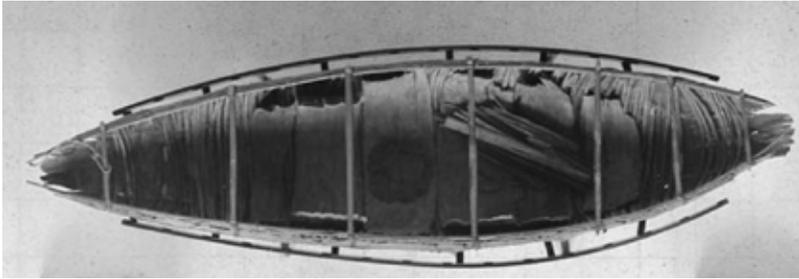


Figura 5. Interior de canoa yámana (Colección MNHN)

Canoas monóxilas

Otra embarcación que surcó los mares y canales del sur fueron las canoas monóxilas, conocidas también como *wamos* en la zona continental del Wallmapu, o *bongos* en la isla grande de Chiloé, la Patagonia insular occidental y Tierra del Fuego. Eran embarcaciones labradas de un solo tronco de gran tamaño por medio de la técnica de reducción. Para los kawésqar y yaganes la introducción de este tipo de canoas fue tardía (contrario a lo sucedido con los mapuches huilliches), y en el caso yagán fueron reemplazadas por los botes europeos a comienzos del siglo xx, posibles de construir gracias a la presencia de aserraderos en la zona (Carabias, 2018).

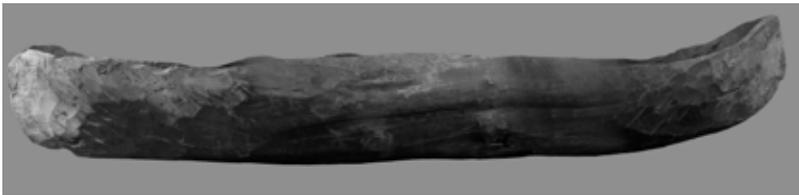


Figura 6. Canoa monóxila kawésqar procedente de Puerto Edén (Colección MNHN)

En el caso kawésqar, las canoas de troncos convivieron con la dalca, ampliamente utilizada, y se incorporaron elementos propios de las naves europeas y chilotas, con lo que se hicieron cada vez más recurrentes en las aguas habitadas por los kawésqar. Un ejemplo claro es que “para

los viajes de larga distancia, las familias kawésqar empleaban un aparejo de vela trapezoidal llamado ‘cuchilla’, copiado de las chalupas chilotas” (Carabias, 2018: 8). Su construcción era un hito importante en la vida de un kawésqar y era un requisito al momento de casarse, cuando el hombre y su familia adquieren un estatus nuevo de libertad dentro de su comunidad (Emperaire, 1963), algo parecido a lo que sucede en tierra con la casa propia, lo que permite deducir el estatus de esta nave de “casa-mar”.

La construcción no era de carácter individual, sino que existían lógicas de cooperación propias de la minga. Diego Carabias plantea:

El proceso comprendía la búsqueda y selección de árboles apropiados — principalmente coihues— en el bosque; la tala y traslado de los troncos a un taller generalmente próximo a la costa; el ahuecado y labrado con hachas y azuelas; la aplicación extensiva de altas temperaturas tanto por el exterior como por el interior mediante una cama de brasas y el ensanchamiento del casco mediante cuñas; el alzamiento de las bordas a través de tablas yuxtapuestas; el calafateo y terminación; y, por último, la preparación del equipamiento básico de una embarcación, incluyendo remos, mástil y vela, achicador y cabuyería (2018: 6).

En cuanto a los atributos al momento de navegar, las canoas monóxilas destacan por su gran durabilidad en comparación con la canoa de corteza, también por su versatilidad, pues se puede andar en ella en mares interiores, canales, lagos, ríos e incluso golfos. Entre sus desventajas están su peso, que dificulta el traslado por tierra; la mano de obra y el tiempo prolongado que requería su construcción; y el requerimiento de buen tiempo para navegar, pues se desestabilizaba con facilidad con el viento (Carabias, 2018). Los bongos han sido la embarcación prehispánica más extendida en la zona sur y austral, y la que más ha perdurado en el tiempo, pues en la zona de la Patagonia insular occidental hasta los años sesenta aún era utilizada por los kawésqar dedicados a la caza, y en el archipiélago de Chiloé fue común hasta los años ochenta, cuando se utilizaba como bote auxiliar, o en la pesca por lagos y mares interiores.

Dalca

La nave precolombina por excelencia utilizada entre Chiloé y los canales al sur fue la dalca. Se construía con tres a cinco tablones cosidos con fibras vegetales y era calafateada con estopa de alerce en las uniones. Medían de ocho a doce metros de largo y soportaban una gran capacidad de carga en comparación con las canoas antes mencionadas. La habrían desarrollado en Chiloé los grupos canoeros chonos con influencias huilliches, y se extendió al sur entre los kawésqar en reemplazo de la canoa de corteza. Fue adoptada también por los colonos (exploradores y misioneros) cuando llegaron a la isla grande por ser más eficaz que sus embarcaciones en los complejos canales y mares interiores de baja profundidad y escasas playas propicias para atracar. Además, eran sumamente livianas y fáciles de desarmar, por lo cual eran prácticas para ser transportadas por tierra. El ejemplo más característico de estos pasos terrestres es la ruta istmo de Ofqui, pues andando por allí se ahorraba tiempo y energía al no tener que enfrentarse al mar abierto del golfo de Penas, faena sumamente peligrosa. Ilustrativas son las descripciones del explorador inglés John Byron en 1768:

... los chonos, en la costa sur del golfo de Penas, “inicio de la ruta”, hacían frente a una costa baja y arenosa, y un río con muy poca profundidad, tanto que sacaban todas sus cosas de las dalcas y las arrastraban “por una lonja de tierra” (sin desarmar) hasta el río, que en esa parte era muy ancho. Remaron por el río aguas arriba 2 días, hasta desembarcar al tercer día. Al día siguiente los indígenas desarmaron sus dalcas (eran 2) y emprendieron la ruta por un bosque pantanoso. Cada uno con un tablón, llegaron a la orilla de una laguna, donde armaron otra vez sus dalcas y al atardecer se hicieron a la navegación, todo en un solo día (citado en Urbina, 2010: 51).

La madera utilizada para su construcción era el coihue, aunque no se descarta el empleo del ciprés, el alerce y otras que abundaban en la zona. Acerca de su construcción, señala Lira:

Los tablones se obtenían a partir del uso de cuñas (de piedra, hueso o madera), técnica habitual en el trabajo de la madera. Luego, estos tablones

se labraban con herramientas de piedra (hachas, azuelas y raspadores) y concha y, posteriormente, se utilizaba el fuego y agua para darles la forma curva requerida. (...) Luego de hechas las costuras, estas eran impermeabilizadas y calafateadas con una mezcla de estopa de alerce, hojas y cortezas de diferentes árboles, las cuales se machacaban y maceraban. Finalmente, se agregaba una serie de varas de madera al interior de la embarcación a modo de curvas o costillas, para que mantuvieran la estructura, así como algunos maderos transversales en la parte alta de las bordas (2016: 100).

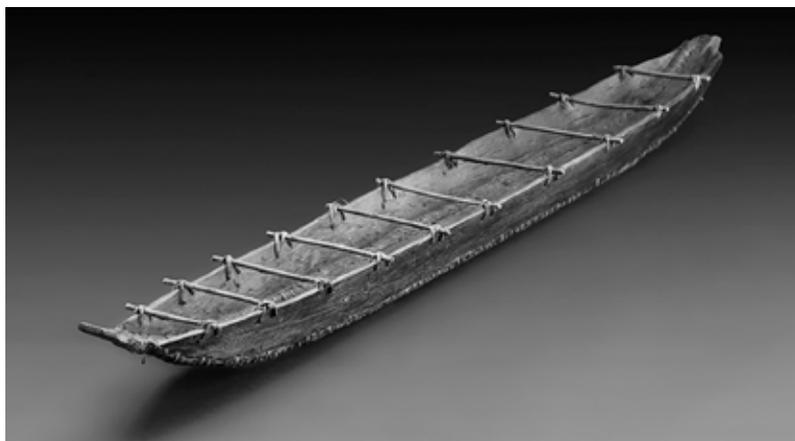


Figura 7. Dalca utilizada por los chonos (Colección Museo Regional de Ancud)

Con el transcurrir del tiempo y el contacto entre indígenas, españoles y criollos, tal como sucedió con las otras canoas, la dalca fue adquiriendo rasgos de las naves de tradición europea. Lira apunta:

De la misma forma, la expedición de 1787 de José de Moraleda utilizó dalcas en sus exploraciones desde Chiloé hasta el archipiélago de los Chonos, a las cuales se les levantaron las bordas, se les colocaron cuadernas y se les acondicionó una cubierta para proteger a la tripulación y la carga, finalmente aparejándolas como pequeñas goletas. Para comienzos del siglo XVIII ya se le habrían agregado dos tablonces laterales a la dalca tradicional, y para

finis de ese mismo siglo aparecería con falcas sobre estos. Junto con esto, en algunos casos son reforzadas en su interior con cuadernas de luma adheridas a los tablonos por medio de tarugos de madera, para mantener la forma de la embarcación y darle mayor firmeza, a lo que también contribuían los bancos cruzados para sentarse, asimismo unidos por tarugos de madera. Además, paulatinamente se le añaden otros elementos, como los toletes o tarugos, y chumaceras, para sostener remos más largos. Posteriormente aparecerá la vela y en algunos casos un timón anexado. Más tardíamente se aprecian cambios como la falsa quilla, la roda, el codaste y los clavos o tarugos de hierro (...). Con lo que ya se habría transformado definitivamente a la dalca en una embarcación con gran parte de rasgos europeos (2016: 103).



Figura 8. Representación de una dalca hecha por fray Francisco Menéndez en 1798

Así lo confirma María Ximena Urbina cuando detalla otros aspectos de la dalca hibridada del siglo XVIII:

Sobre la capacidad de tripulación de la dalca colonial, hay alguna referencia en la pequeña flota de Bartolomé Gallardo, en 1675. Iban en una de ellas 5 infantes y 7 indios, al mando del ayudante don Juan de Alvarado; en otra calificada de pequeña, iban 6 infantes y 6 indios; y en otra, 7 infantes y 8

indios remeros. Estas ya eran de 5 tablones, más capaces, y se fueron imponiendo como las propiamente chilotas, porque estas tablas añadidas hacían de borda y las dejaba más apropiadas para mar abierto (...). Las dalcas de 5 tablas podían cargar 1.200 tablas de alerce. Aún las había de 7 tablas, según González de Agüeros, “cada una de una pieza de 2 ó 4 brazas de largo, media vara o tres cuartas de ancho, y 2 ó 3 pulgadas de grueso”. Sobre su velocidad, se estima que “no andarán más de cuatro millas en calma y buena rema sin parar”. Esta dalca de mediados del siglo XVIII tiene otros añadidos hispanos, además de las velas, como el timón, arboladuras y cuadernas, pero nada hay en su construcción que sea de elementos físicos aportados por Europa. Seguían construyéndose sin clavos ni metal, y con las hierbas locales para costura y calafateo. El único material externo es el hacha de metal (2010: 59).



Figura 9. Grupo kawésqar navegando en una dalca en 1895 (Colección de la Dirección Muscológica de la Universidad Austral de Chile)

Junto con la instauración de la República de Chile fue mermando el uso de la dalca, pero no de manera abrupta como en el caso de la canoa de corteza, sino, como se anuncia en el párrafo anterior, en un lento proceso de transformación morfológica que le dio cada vez mayor robustez y que terminó en un diseño, uso y dimensiones similares a los de la chalupa a vela, con la que se fundió. Los últimos antecedentes de dalcas se hallan en Chilolé

a finales del siglo XIX. Destino distinto al de las canoas monóxilas, que tuvieron una función más auxiliar, paralela a la chalupa, por ello no hubo un reemplazo de embarcaciones y su proceso de declive fue más bien tardío.

El prestigio alcanzado por la dalca hasta el periodo colonial fue alto, y fue la principal embarcación utilizada en el maritorio patagónico insular. De una gran complejidad constructiva, conexión con el entorno y eficacia para los requerimientos de aquellas aguas (Lira, 2015). También es posible constatar la relevancia que tenían para los grupos canoeros estas estructuras flotantes, pues no eran solo un medio, sino también un artefacto central en su habitar semiacuático. Es aquí en donde pude constatar un hito arquitectónico de naturaleza náutica, con una carga histórica, sociocultural y ecológica específica, posible de comprender con las premisas de la arquitectura vernácula.

Creo importante subrayar que este breve recorrido por las embarcaciones de los pueblos originarios del sur y sur austral deja en evidencia la mutua influencia entre las distintas naves, conviviendo, que reemplazaron y adaptaron elementos de unas en las otras. Aquel proceso fue particularmente intenso durante el siglo XIX hasta mediados del XX a causa del advenimiento de la modernidad, que trajo fuertes repercusiones sobre los pueblos canoeros australes, dejando a los chonos “extintos” tempranamente, y a los yaganes y kawésqar al borde de la desaparición. Esta fractura cultural tiene directa relación con nuevas formas de entender el territorio: dinámicas de asentamiento, actividades productivas, organización social, entre otras tantas cuestiones, que transformaron las formas de navegar por los canales.

MOVIMIENTOS MARÍTIMOS DURANTE LA COLONIA

Para adentrarnos en la aparición de las chalupas en nuestra área de estudio es preciso indagar en el devenir histórico del maritorio en cuestión. Si bien el primer encuentro entre españoles y grupos canoeros chonos fue inaugurado tempranamente con Francisco de Ulloa en 1553, es la fundación Castro en 1567 la que permite un contacto más regular entre españoles e indígenas. El motivo principal de estos viajes al sur de Chiloé fue evangelizar a los canoeros, primero la orden franciscana en 1568, intensificada luego por los jesuitas desde 1608 (Urbina, 2010).



Figura 10. Cueva en la que se encuentra un espacio mortuorio chono, localizado en el archipiélago de las Guaitecas (Fotogramas de Melinka y Antofagasta de Peter Hochhäusler, 1979. Archivo Patrimonial UISACH).

La misión jesuita, compuesta por el natural chileno Melchor Venegas y el padre Joan Baptista Ferrofino (1608), que perseguía el propósito de conocer los pueblos canoeros que vivían cerca del estrecho de Magallanes y para evaluar la posibilidad de evangelizarlos, es particularmente relevante, pues se encuentra en su recorrido hacia el sur con el chono Pedro Delco, cacique de las Guaitecas, quien otorga información acerca de las islas del sur y las formas de vida de los canoeros (Empereire, 1963; Olivares y Quiroz, 1988).

La expedición pionera por la ruta de los chonos sin fines evangelizadores, atravesando el istmo de Ofqui, fue realizada por el piloto Juan García Tao, encargada en 1620 por el gobernador del Reino de Chile don Lope Ulloa y Lemos para reconocer las islas australes e ir en búsqueda de la mítica Ciudad de Césares, leyenda que habla de la existencia de un rico asentamiento de españoles en las costas australes. Otro elemento importante de esta expedición es que se hace una diferenciación entre los indígenas ubicados desde las Guaitecas hasta el Taitao, que reciben el nombre de chonos, y otros al sur del Taitao, identificados como caucahues, con lenguas y vestimentas diferenciadas (Quiroz y Olivares, 1988).

A diferencia de lo sucedido en los primeros encuentros entre españoles y canoeros, en los cuales los indígenas muestran gran interés por el hombre blanco, ya entrado el siglo XVII los grupos chonos comienzan a tener una actitud esquiva con los colonizadores, una resistencia silenciosa encarnada en el cacique de las Guaitecas Pedro Delco (Quiroz y Olivares, 1988). Entre los antecedentes que motivaron el distanciamiento de los canoeros, quizás el más revelador fueron las malocas en contra de grupos chonos que luego eran vendidos en localidades de más al norte. Este sistema de encomiendas en el territorio austral, que en la práctica era de esclavitud, fue motivo de quejas de indígenas y algunos misioneros por las vejaciones sufridas, que estaban incluso fuera de la ley colonial (Góngora, 1970).

Se llevaron a cabo varios viajes en aquel periodo (1641, 1674, 1675), ya sea para ir en búsqueda de las supuestas colonias españolas cerca de Magallanes o para atraer canoeros a las misiones de Chiloé. Para el siglo XVII los marinos españoles adoptaron la forma de navegación indígena en lo que respecta a las embarcaciones, la mantención de las mismas, rutas,

puertos y la lectura de las mareas, entre otros conocimientos locales. También requirieron el servicio de pilotos indígenas para cada una de sus travesías durante todo el periodo colonial (Urbina, 2010). El último viaje hacia el sur del golfo de Penas de esta primera etapa fue comandado por el piloto Antonio de la Vea en 1675, quien estuvo al mando de buscar un supuesto naufragio de españoles que habían fundado una ciudad cerca del estrecho de Magallanes (Urbina, 2011). Se devolvieron cuando el cacique chono Cristóbal Talcapillán, guía de la misión, confesó que tal ciudad —la de Los Césares— era un embuste. Luego de este desaire no hay registro de otro viaje de expedición al sur de Chiloé en un largo periodo, de modo que se perdió el conocimiento acumulado de la geografía austral durante en esta etapa (Urbina, 2010).

La navegación por la Patagonia occidental se reanuda en 1741, cuando la fragata de guerra *WAGER*, perteneciente a la corona inglesa, naufraga en la zona septentrional del archipiélago Guayaneco. El navío, que contaba con 28 cañones y 120 hombres, tenía la misión de atacar las costas de las colonias españolas del sur, particularmente Valdivia. Los sobrevivientes del naufragio fueron llevados por canoeros chonos hasta Chiloé en dalcas que cruzaron el istmo de Ofqui (Urbina, 2017). Este acontecimiento gatilló nuevamente el interés de la corona española por ejercer soberanía en estos territorios, pues al no haber asentamientos coloniales eran atractivos para los ingleses que querían ejercer presencia en el Pacífico sur. Como respuesta, se mandó desde Chiloé una misión de reconocimiento con 170 hombres y 11 dalcas, luego de lo cual recuperaron 14 de los 28 cañones. Otra misión de exploración se llevó a cabo al año siguiente.

Luego de la fundación de la misión de Cailín se hicieron varios viajes al sur tanto para el reconocimiento al sur del Corcovado como para atraer indígenas para su bautismo. Destaca la labor de José García en sus largos viajes y que, con ayuda de otros neófitos, buscaba atraer canoeros a la misión. Hubo varios naufragios, al igual que empresas de exploración medianamente fallidas. Cabe mencionar la construcción del efímero fortín de Tenquehuén en 1750. Así lo cuenta Ximena Urbina:

Fabricaron una casa en la isla inmediata de Caychilu, que está a la vista del puerto donde ancló el pingüe inglés. En la misma peña donde se amarró, “clavaron una cruz grande, embutido en ella un escudo de armas de León y Castilla, que en todos tiempos acreditare la posesión que en el real nombre de V.M. había tomado”. Por la cortedad de los bastimentos, solo dejó en “la casa” a dos personas para su resguardo: al soldado Pedro Sánchez Navarro y al cacique de la reducción de Abtao, Diego Llayquen (Urbina, 2011: 609).

Todas estas intentonas por ejercer soberanía sobre los territorios australes tenían su proyección en alcanzar el estrecho de Magallanes, punto estratégico en términos geopolíticos del flujo marítimo mundial de aquel entonces. De esta manera, la Patagonia insular occidental, por medio de la ruta Guaitecas-Chonos-Taitao-Guayaneco, se consideraba el paso desde Chiloé hasta el estrecho de Magallanes.

En cuanto a los chonos, sin duda la presencia extranjera cada vez más concurrida de Chiloé hacia el sur tuvo efectos imponderables en los grupos canoeros, como se mencionó en el apartado de las embarcaciones prehispánicas, particularmente en cuanto al devenir chono interesantes son las conclusiones de Álvarez:

La movilidad de tales grupos adquiere dos sentidos a través del tiempo: por un lado la presencia de naves europeas, principalmente españolas, genera un desplazamiento hacia latitudes aún más extremas, mientras que los encuentros con los jesuitas demuestran el desplazamiento de numerosas familias, principalmente durante los siglos XVII y XVIII, hacia la Isla Grande de Chiloé, buscando beneficios que los mismos se encargan de entregar gratuitamente, hasta su expulsión a finales del mismo siglo. Es posible suponer que los miembros de estos grupos se asimilaron, por un lado, a la cultura chilota que se formaba en aquella época, voluntariamente o por la fuerza, como fue el caso de muchos niños y jóvenes que eran secuestrados y usados como loberos por las embarcaciones provenientes de Chiloé en sus recorridos hacia los canales australes. Por otro lado, deben haberse fundido y desaparecido identitariamente entre grupos kawéshkar al huir

hacia latitudes más extremas. Con esto, solo nos queda presumir que si bien las identidades mencionadas desaparecieron, muchos rasgos culturales deben permanecer como práctica y memoria tanto en la Isla Grande como en los canales al sur de los 49° Lat. Sur (2002: 85).

Ya volveremos sobre esto último, elemento importante en nuestro seguimiento del navegar insular patagónico.

Junto con el desplazamiento y exterminio de los chonos, hubo varios factores que terminaron por hacer desaparecer su identidad. En 1767 la orden jesuita es expulsada de América, estos misioneros habían tenido mayor contacto con los grupos canoeros, percibieron y describieron los matices entre estos diferentes grupos. Los exploradores tanto de la corona como los naturalistas que vendrían después redujeron sus observaciones a aspectos físicos o geográficos, poniendo poco interés en los grupos humanos. Por otra parte, con la instauración de la república en territorio insular —1825 en Chiloé— comienza un proceso de homogeneización identitaria que invisibilizó las diferentes comunidades que habitaban la isla —al menos cuatro, de las cuales dos eran indígenas—, pues se los caracterizó a todos como “chilotes”, lo que terminó por sepultar la categoría de chonos como un grupo vivo y diferenciado (Álvarez, 2002; Núñez *et al.*, 2016).

Los principales asentamientos de los descendientes chonos fueron la isla Cailín y Chaulinec, donde para 1795 se identificaron veinticinco familias. En 1832 Darwin se encuentra en Puerto Low —archipiélago de las Guaitecas— a seis hombres provenientes de Cailín que realizaban labores de pesca, y advierte que pronto estas islas serán asentamientos permanentes debido a su tierra blanda y buen puerto. Importante me parece recalcar que, a pesar del proceso de aculturación al que fueron sometidos los grupos chonos y sus descendientes, mantuvieron sus actividades de subsistencia tradicionales en los archipiélagos de los Chonos y las Guaitecas practicando la caza de mamíferos, la pesca y marisqueo, y comerciando sus productos en la isla grande de Chiloé (Núñez *et al.*, 2016; Urbina, 2017). Este tipo de actividades en los archipiélagos al sur de Chiloé, que fueron una constante desde el siglo XVIII hasta la segunda mitad del siglo XX, primero las llevaron a cabo los chonos y luego los chilotes. No obstante, al ser

una forma de asentamiento seminómada, se difundió —en gran medida por el peso de los relatos de Darwin y Fitz Roy— un imaginario de los archipiélagos de Aysén como territorios deshabitados (Núñez *et al.*, 2016). La noción de vacío atribuida a estas islas invisibilizaba una continua ocupación indígena que será más adelante consolidada con el advenimiento de la industria del ciprés y las conserveras en aquellos lugares. Incluso los instrumentos de los habitantes nómadas seguían ahí al momento de la fundación de Melinka en 1856, en el puerto principal del archipiélago de las Guaitecas, ubicado en la isla Ascensión (Núñez *et al.*, 2016).

PRESENCIA DE LA CHALUPA A VELA EN EL LITORAL CHILENO

Es en el siglo XVIII cuando se hallan los primeros antecedentes escritos acerca de la presencia de chalupas en la zona litoral de lo que un siglo más adelante recibiría el nombre de República de Chile. Estas menciones ocasionales en documentos portuarios y cartas se concentraron en los principales puertos, Talcahuano y Valparaíso. Es asombroso el cruce de historias presentes en el mundo de los navegantes. Tal es el caso de dos veleros ingleses mandados por la corona a realizar labores de piratería en las costas del Pacífico sudamericano, ambos a cargo del capitán Woodes Rogers:

El 31 de Enero de 1709 llegaron a la vista de Juan Fernández y las fogatas que divisaron en ella en las noches de ese día y del 10 de Febrero les hicieron temer la presencia de fuerzas españolas, pero el 2, el propio Dover capitanea una barca para explorar la isla y “la chalupa volvió poco después de tierra — escribe el capitán Rogers (121)—, trayendo una gran cantidad de langostas y un hombre vestido de pieles de cabra, más salvaje en apariencias que os mismos animales que había despojado”. Era Alejandro Selkirk a quien había abandonado en Juan Fernández cuatro años atrás el capitán Stradling, segundo de un corso que dirigió Dampier, y que más tarde sería inmortalizado por Defoe en su novela *Robinson Crusoe* (Laval, 1958: 82).

Otro suceso de 1715 relata la presencia francesa en las costas de Talcahuano y cómo, a pesar de la prohibición de la época, cuando se vetaba el asentamiento

y comercialización de otros reinos en las costas chilenas, existió una suerte de ciudadela franca:

En febrero de 1715 arribaban a Concepción nuevos barcos franceses. Ocurrió en esos meses la muerte de un capitán francés muy considerado por sus camaradas. Para sus funerales, sus compañeros quisieron tributarle los honores correspondientes. En junta de oficiales se convino que el cadáver fuese trasladado desde Talcahuano a Concepción en una chalupa tapizada de negro y que las otras chalupas la escoltaran con un destacamento de treinta marineros que debía preceder al convoy, para hacer descargas de mosquetería en lugares señalados, mientras todos los buques franceses al ancla en la bahía rendirían honores, por intervalos, con sus cañones (Campos, 1964: 83).

Ya en 1792 encontramos otro antecedente importante de la presencia de chalupas. Se trata de la JEFFERSON, nave yanqui a cargo del capitán Bernardo Magee, que, luego de cumplir su itinerario en China, recalca en Valparaíso en busca de provisiones: “El comandante Galvo de la Cantera, duro e implacable en el cumplimiento de sus instrucciones, informó que no podían desembarcar, pero accedió a enviarles algunos víveres en la chalupa de a bordo” (Pereira, 1971: 55).

De este periodo me sorprende la escasa presencia de registros de chalupas españolas, quizás porque no se prestó mayor atención a los registros de las naves menores propias por parte del virreinato, mientras que sí eran consideradas las de otras potencias invasoras. Otro punto es que todas estas chalupas se encontraban dentro de buques y cumplían labores auxiliares. Estas naves estaban de paso y es poco probable que durante el siglo XVIII se influenciara a los constructores locales para que elaboraran chalupas propias.

LA CAZA DE BALLENAS POR LAS COSTAS DEL SUR

En Chiloé y la Patagonia insular occidental existió una íntima relación entre los grupos canoeros y las ballenas, que cumplía un rol central en elementos de su cosmovisión, así como en la reproducción de su vida material.

El aprovechamiento de cetáceos tiene data desde tiempos precolombinos, y es mayormente documentado el caso de los yaganes y kawésqar, para quienes el varamiento de ballenas constituía un evento sumamente importante, en el cual se encontraban distintos clanes para extraer carne, aceite, huesos y otros elementos que servían como materiales para la elaboración de canoas e instrumentos de caza.

También era una instancia social única en la cual diferentes grupos hacían intercambios y alianzas, flexibilizando las delimitaciones territoriales (Navarro, 2008; Quiroz, Carreño y de la Fuente, 2016). En el caso de los chonos, existen antecedentes arqueológicos y etnohistóricos —aunque más escasos— que dan a entender una relación parecida a la de otros grupos con los cetáceos, pero sumando el trueque de algunos productos de la ballena con los españoles. Ejemplo de esto es el abastecimiento de grasa de ballena para las luminarias de San Carlos y Castro a cambio de insumos básicos (Navarro, 2008; Urbina, 1988). El único antecedente encontrado acerca de la caza de ballenas entre grupos canoeros australes se halla en un párrafo de un texto de Rodolfo Urbina acerca de los chonos en Chiloé:

Los chonos persistían, como los demás pueblos australes residentes en Caylin, en practicar la caza de lobos marinos realizando largas excursiones a las proximidades de sus antiguas islas y Boca del Huafo. Las fuentes jesuitas, pero especialmente franciscanas, abundan en detalles sobre esta costumbre y del conocimiento tan arraigado en ellos de la estación o tiempo más a propósito para las “loberías” y del método que usaban para sus “aprovechamientos”, lo mismo que la caza de ballena que solían varar en el “Bajío de Chaiguao”. Los neófitos de Caylin —chonos y demás indios australes— eran los únicos loberos y balleneros de Chiloé y su industria de pieles, sogas, aceite y barbas de ballena, era del todo ajena a las labores de los demás indios del archipiélago (1988: 40).

No obstante, esta información no es profundizada por el autor ni tampoco reforzada por otros antecedentes, por lo que es posible suponer que fue una práctica poco habitual, y solo cuando se encontraba la oportunidad idónea, ante un cetáceo moribundo y condiciones marítimas

adecuadas. Pero es preciso estimar esta información para la presente investigación, pues no resultaría irrealizable la caza ocasional de ballenas, dados los conocimientos y tecnologías desarrolladas en particular por los chonos, cazadores consolidados de otros mamíferos.



Figura 11. El aprovechamiento de una ballena en Tierra del Fuego (J. B. Zwecker y Dalziel Brothers. Grabado en madera de 1860. Colección Klaus Barthelmess. En Quiroz, Carreño y De la Fuente, 2016)

Durante la primera mitad del siglo XIX comienza a ser fluida la relación Estados Unidos-Chile con la caza clásica de ballenas, momento en que se expande el uso de la chalupa por las costas del sur y se establecen como puntos de operaciones isla Santa María, isla Mocha y San Carlos de Ancud (Quiroz, 2019). Este asentamiento temporal pero constante posibilitó el intercambio de especies y seguramente también de conocimientos y herramientas para la construcción local de botes. Sobre la primera década del siglo XIX, Pereira escribe:

En Chile los procesos de contrabando también menudearon. Fueron al principio modestos, sobre todo en la región sur, al tenor de la vida económica, agrícola y ganadera, simples visitas nocturnas a los buques, con intercambio

de regalos y modestas compras o el aprovisionamiento de chalupas, lanchas o goletillas que enviaban los norteamericanos de Santa María o de la Mocha para acopiar víveres de consumo inmediato o surtirse para sus largas travesías del Pacífico, rumbo al noreste o a la China (1971: 179).

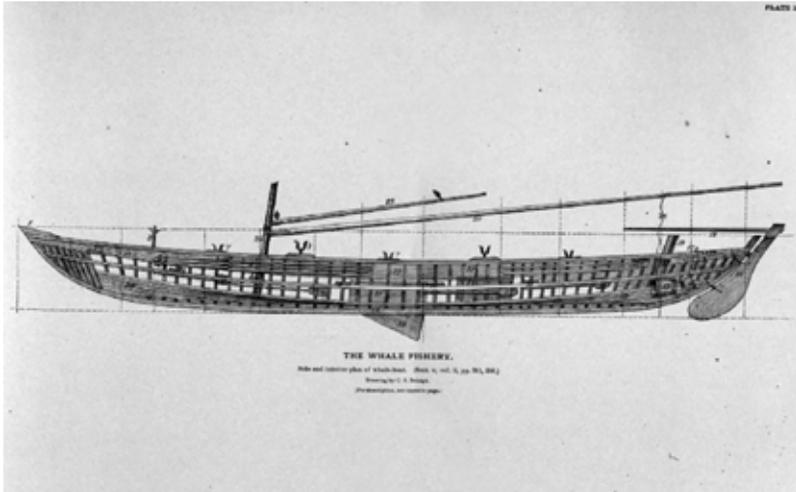


Figura 12. Vista superior de una chalupa ballenera estadounidense en 1887 (Austin Hobart Clark, en Quiroz, 2012)

Por esos años surge una de las figuras clave en el imaginario marítimo mundial asociado a la caza de ballena clásica y que tiene a las chalupas —muchas veces destrozadas o volando por los aires— como personajes privilegiados:

Pero la “*white whak*” es la heroína por excelencia. Su historia, enraizada sin duda en el folklore mariner de Chile, comienza alrededor de 1810, en que fue vista y atacada frente a la Isla de la Mecha. Muchas chalupas balleneras fueron destrozadas por sus fuertes mandíbulas; aun llegó a atacar a tres chalupas inglesas. Su cuerpo enorme, albo y plateado, llegó a ser una leyenda (...). Su historia, relatada por J. N. Reynolds, el explorador norteamericano del Golfo de Arauco en 1820, y el inspirador de la novela

de Edgar Allan Poe, fue la base de la genial recreación de Herman Melville que dio trascendencia filosófica y moral, además de tono épico, en su inmortal novela *Moby Dick* (Pereira, 1971: 287).

En paralelo a la caza empresarial de las agencias internacionales, hubo una caza de ballenas que Daniel Quiroz categoriza como tradicional. Esta correspondería a una serie de actividades más modestas destinadas a cazar, desde la costa, ballenas jorobadas (*Megaptera novaeangliae*) y francas (*Eubalaena australis*), utilizando chalupas, arpón de mano y lanzas. Luego se elaboraba en forma muy precaria el aceite, que era vendido a comerciantes en los puertos de Coronel y Talcahuano (Salvo, 2000 en Quiroz, 2012: 1). Este tipo de caza se practicaba particularmente en el golfo de Arauco, donde se inauguró a mediados del siglo XIX y duró hasta bien entrado el XX. También existen antecedentes de caza tradicional en Maullín e isla grande de Chiloé en los primeros decenios del XX, en específico en las costas de Puñihuil, llevada a cabo principalmente por foráneos que venían de lugares con larga data de oficiar la ballena, tal era el caso de Corral y Lebu. Sobre el proceder en la caza tradicional chilota:

... salían desde la caleta Puñihuil a cazar ballenas cerca de la isla Metalqui. La ballena era lanceada con arpones hasta desangrarla, luego los botes eran amarrados entre sí, para hacer peso y de esta manera cansar el animal y acelerar su desangre. Una vez muerto, el animal era remolcado a Puñihuil y en esta playa se destazaba y se extraía su aceite. Sixto Venegas cree que los balleneros eran en su mayoría de Valdivia-Corral y unos pocos de Chiloé, aseverando que en el sector de Pumillahue “ninguno tiene experiencia de nada” (Quiroz, 2012: 4).

En cuanto las embarcaciones utilizadas en la caza tradicional de ballenas:

Los balleneros poseen “magníficas embarcaciones, livianísimas, de construcción yanqui” (Dublé Urrutia, 1905a: 4). Estos botes balleneros, o whaleboat, son abiertos, “angostos, ligeros, contruidos de aproximadamente unos 25 pies de longitud, apuntados en ambos extremos,

con sus lados elegantemente curvados y levantados hacia proa y popa” (Olmsted 1841: 19). Los whaleboat están “adaptados a los movimientos veloces y seguros en medio de los temporales del océano” (Olmsted, op. cit.: 19). El tamaño más común de las chalupas usadas en Chile corresponde a botes de unos 8,5 m de eslora, por 2,5 m de manga y 0,7 m de puntal e iban tripuladas casi siempre por cinco o seis hombres (Quiroz, 2012: 8).

La caza clásica de cetáceos se desarrolló en el archipiélago de Chiloé por medio de dos centros neurálgicos: San Carlos de Ancud e isla Guafo. Esta última se ubica al extremo suroeste de Chiloé, mirando al archipiélago de las Guaitecas, y es lugar de alimentación de ballenas y cachalotes durante la temporada primavera-verano. Por eso, se perfila como un espacio marino privilegiado para la caza de la ballena franca y llamó tempranamente la atención de embarcaciones estadounidenses, inglesas y francesas (Fanning, 1833: 482, en Quiroz, 2014).

Ya desde 1823 se habla de Chiloé como un lugar excepcional como campamento ballenero debido a lo fértil de su tierra y mares, abundantes en recursos. Esto se materializa años más tarde en San Carlos de Ancud. En 1838 un viajero alemán señala que “balleneros franceses y norteamericanos desde hace varios años son visitantes frecuentes de San Carlos, donde pueden proveerse, a precios muy baratos, de las provisiones necesarias para la larga estación de pesca (...) en operaciones de contrabando llevadas sin mucha reserva” (Von Tschudi, 1854: 11-12, en Quiroz, 2010). A mediados de siglo ya se había consolidado la presencia extranjera con flotas que podían superar la docena de naves; por otro lado, el contrabando e intercambio de bienes por provisiones se convierte en una constante.

Uno de los elementos centrales para la confección de embarcaciones como las que estamos estudiando son los aserraderos, lugares donde se procesa la materia prima principal para la construcción de una chalupa. En 1828 el norteamericano Roberto D. Burr fundó el primer aserradero hidráulico de Sudamérica en las cercanías de Dalcahue, para dar asistencia a las embarcaciones angloamericanas. También fue dueño de una tienda en Ancud, donde intercambiaba provisiones por pieles y aceites que eran revendidos en Londres (Morales, 2016; Quiroz, 2010). La presencia temprana

de aserraderos en Chiloé deja en evidencia el dinámico y tecnificado proceso de la madera en aquel territorio y también de la existencia de tecnología para la construcción de embarcaciones complejas.



Figura 13. Planta ballenera de Guafo (Fotografía de Fernando Oettinger, en Quiroz, 2014)

La caza de ballenas en Chiloé fue ininterrumpida durante todo el XIX y principios del siglo XX, sumándose a las naciones ya mencionadas los cazadores de ballenas noruegos que se establecieron en isla San Pedro, al sur de Chiloé, frente a Melinka. Esta terminal fue comprada por la Sociedad Ballenera de Corral en 1913, que después se trasladó a Guafo, donde se encuentran los cetáceos. “La planta de Isla Huafo operará desde 1925 hasta 1938 aproximadamente, incluso cuando la Sociedad Ballenera de Corral es comprada en 1936 por la Compañía Industrial S. A. (INDUIS) de Valparaíso” (Quiroz, 2010: 8).

Magdalena Navarro también entrega algunos antecedentes acerca de la caza de ballenas en el territorio del archipiélago de las Guaitecas, y corrobora el tránsito constante de trabajadores melinkanos en las balleneras de Chiloé, principalmente en Guafo. Tan importante como ese suceso es el siguiente testimonio del hijo de un trabajador de Guafo en que describe dos formas de caza diferenciadas practicadas en Chiloé:

... en las chalupas andaban trayendo un arpón, pero después no; después cazaban con barquitos, con cañoncitos. Salían a cazar en barcos que llevaban un cañón en la proa y en la popa. Y antes no, llegaban le tiraban el arpón ahí, y cuando sentía que arponeaban la ballena se tiraba, y le daban línea, le daban línea todo lo que se podía, y de ahí cuando ya desangraba se acercaba... entonces lo atacaban, y ahí ponían el espolón, con tremendas líneas, doscientas, cuatrocientas líneas de cable. Entonces sacaba, sacaba el tira y soltaba como bala el espolón, enterraba a la ballena y de ahí lo largaba y a medida que la ballena los iba pateando el barco los seguía, hasta que se desangraba. Cuando moría lo arrastraban y lo colgaban no más. Después las remolcaban, cuántos días andarían tirando esos barcos las ballenas. Así lo hacían antes, después cazaban con cañoncitos, pero ahora parece que está prohibido, prohibido la caza de ballenas. Así era la cosa (Navarro, 2008: 73).

Este relato no solo deja en evidencia que se utilizaba la chalupa para cazar ballenas, cuestión más que advertida, sino que además relata un proceso de transformación en aquella labor en las plantas de Chiloé, haciendo notar la presencia de métodos artesanales por el archipiélago, en los que la embarcación investigada tiene un rol fundamental, como fue el caso de isla Santa María y Corral. En definitiva, más de un siglo de la presencia de balleneras extranjeras en las costas del archipiélago de Chiloé influyó de manera importante en cómo se navegaba el archipiélago, ya que posibilitó el intercambio cultural y con ello el advenimiento de nuevas tecnologías para la construcción y navegación. Es en este momento cuando aparece su principal nave menor, la chalupa ballenera, que convive con las embarcaciones prehispánicas y las influye, pero es resignificada por los chilotes que migrarán a los canales patagónicos del sur. Con la instalación de las plantas de San Carlos y Guafo, y luego su traspaso a capitales nacionales, se intensificó la presencia de esta industria y con ello de las chalupas a vela en los archipiélagos australes.

CAZA DE LOBOS MARINOS EN EL DINÁMICO SIGLO XIX

Importante es detenerse en la caza de pinnípedos por el territorio de la Patagonia insular occidental. Las especies capturadas fueron el lobo marino

común (*Otaria flavescens*), el elefante marino (*Mirounga leonina*), la foca leopardo (*Hydrunga leptonyx*) y el lobo marino de dos pelos (*Arctocephalus australis*). Había al menos dos tipos de caza: la tradicional de los canoeros/chilotes desde tiempos prehispanicos y la de los navíos extranjeros en los canales patagónicos, presente desde finales del siglo XVIII, casi en paralelo a las faenas balleneras, pero menos lucrativa y considerada en el mundo marítimo de la época en un escalafón inferior. Ambas actividades constituyen una presencia importante en la historia del maritorio, y en varios sentidos influyeron en la navegación tradicional de la zona (Mayorga, 2016).



Figura 14. Lobos machos en una lobería de los canales patagónicos (Enrique Hollub 1934-1937. Colección Museo Regional de Aysén)

La primera es a pequeña escala, para fines de subsistencia o comercialización, desarrollada históricamente por comunidades costeras de todo el mundo, y, para el caso de la Patagonia insular occidental, llevada a cabo por el pueblo kawésqar y chono. Para estos últimos era un elemento central de su subsistencia, ya que aprovechaban la carne para su ingesta, los cueros para abrigo en chozas y vestimentas, y el aceite, que tomaban cuando escaseaba el agua (Mayorga, 2020a). A grandes rasgos, la caza consistía en el

acercamiento de varias canoas de manera silenciosa para luego darles muerte con garrotes, en especial en la época posterior al apareamiento, para dar caza al llamado “popito” (cría de lobo) (Mayorga, 2020b). Aún entre los últimos registros de presencia chona se hace presente la actividad cinegética, a pesar del desplazamiento y proceso exhaustivo de enculturación a causa de la presencia española:

En el viaje de 1766 el Padre José García, acompañado por 48 caucahues o chonos, residentes en la isla Cailin del sur de Chiloé, al pasar a la cuadra de la isla Guiguai, cercana a las Guaitecas, escribe “dimos vista a unos peñascos llenos de lobos marinos; luego los caucahues con inexplicable gusto enderezaron la proa para la lobería i desarbondando la piragua con mucho silencio i con su suave rema se fueron acercando... lograron matar once, i algunos como terneros (García, 1889: 6). Esta práctica será frecuente, pues a fines del siglo XVIII continúa por los indios guaihuenes de Chaulinec i Cailin, que anualmente viene a estas islas a la pesca de lobos para grasa, i también a veces para sustento” (Moraleta, 1888: 324- 325, en Núñez *et al.*, 2019: 112).

El mismo autor continúa: “En 1834, Fitz Roy advierte que en puerto Low, cerca de Melinka que algunas piraguas de Chiloé estaban en el puerto: en ellas se hallaban los chilotos en busca de lobos de río, focas, y nutrias, habían atravesado el golfo de Huafo, en sus navíos mal acondicionados, con poca trepidación” (Fitz Roy, 2013: 327, en Núñez *et al.*, 2019: 110). Puede hablarse, entonces, de una presencia ininterrumpida de cazadores de lobos marinos por parte de los chonos y sus descendientes venidos del sur de Chiloé en las loberías de las Guaitecas.

Por su parte, la caza industrial de lobos marinos se llevó a cabo desde las últimas décadas del siglo XVIII y durante todo el siglo XIX, siendo la causa directa de la sobreexplotación y la extinción de la foca leopardo y el elefante marino en las costas de la Patagonia y Magallanes. Se inscribe en el contexto de las expansiones coloniales y la edad de oro de la navegación a vela. La caza de estos mamíferos se origina con las empresas balleneras iniciada en Europa, posteriormente protagonizada por los marineros yanquis, “para

luego, casi en simultaneidad, dar paso a los cazadores de lobos marinos, expansión que significó la incorporación en los circuitos mercantiles de vastos territorios ultramarinos alejados de los tradicionales centros del comercio mundial” (Mayorga, 2016: 39).

Las exploraciones científico-navales del siglo XVIII, reconocidas en las zonas australes en la figura del comodoro John Byron (1764), entre otros, daban cuenta en sus relatos de la abundante presencia de mamíferos en el Pacífico sur. Mientras que por otra parte, la independencia de Estados Unidos en 1776 significó una marinería novata que requería de nuevos mercados, por lo cual se abrió el puerto de Cantón, en China, lo que aumentó el flujo de naves por las costas del Pacífico (Mayorga, 2016). El auge de la caza del lobo se debía también a los buenos precios con que se pagaban los cueros y a la calidad de los aceites, con un aroma más suave que el de ballena.

“En 1843, el bergantín goleta americana Enterprise de Stonington (...) hacía 10 meses se ocupaba en la pesca de lobos (Guillermo, 1901: 16-17) y, junto a este, actuaba la goleta Betzei, de Nuevo Lóndres, su capitán Perkins, loberos ámbos (Guillermo, 1901: 19). En la década de 1870 continuaba este tipo de faenas extranjeras, pues el puerto de Melinka, era frecuentado por estos loberos, como un lobero americano llamado Mike, que en el verano había estado con su goleta” (Simpson, 1874: 528, en Núñez *et al.*, 2016).

Así lo relata Weber quien anota que a principios del siglo XIX, “salían a cazar lobos flotillas enteras de chalupas, balandras i goletas, i volvian con un buen cargamento de cueros i aceites” (Weber, 1903: 111). Y lo refuerza Fitz Roy -1832- cuando comenta que “el piloto del ADVENTURE, Sr. Low, que deja su nombre en el primer puerto de las Guaitecas, se dedicará a explorar el archipiélago de los chonos llevando un bote ballenero [chalupa] y una tripulación de nativos” (Fitz-Roy, 2013: 319 en Núñez *et al.*, 2016). Los relatos dejan en evidencia la llegada de la chalupa durante este periodo histórico.

Por otra parte, los antecedentes de las bitácoras de la goleta BETSEY —o BETZEI, según Simpson— y del bergantín ATHENIAN, en 1837, no solo dan cuenta de una circulación constante por los fiordos y canales de la Patagonia, sino también de que, debido al procesamiento de una cantidad

importante de pieles, requerían asentarse por largas temporadas, con lo cual se hizo frecuente el encuentro entre las embarcaciones loberas —que ocasionalmente se dedicaban a la ballena— y los grupos chonos o kawésqar (Mayorga, 2020b).

La información hallada en las diferentes fuentes acerca de la relación entre loberos extranjeros —ingleses y estadounidenses principalmente— y canoeros chonos muestra un continuo intercambio de bienes e información. Entre las cosas que entregaban los locales estaban el alimento cultivado y animales criados en las islas más fértiles. Por su parte, los buques de caza intercambiaban tabaco, artillugios “llamativos” que traían para el trueque y algunas herramientas de metal. Las cuadrillas venidas de los asentamientos indígenas del sur de Chiloé comerciaban pieles de mamíferos que cazaban a su manera tradicional, de modo que había una intersección entre ambos tipos de caza de lobos. Se ofrecían las pieles ya cuereadas, junto a la de otros mamíferos, específicamente coipos y nutrias (Mayorga, 2020b). Importante para la presente investigación es la información que proporciona el texto de Mayorga cuando se refiere a las labores no cinegéticas realizadas por los isleños: “Estos fueron requeridos también para “Sunday Jobs”, frase que registran habitualmente las bitácoras, y que aluden a los trabajos de mantención de las embarcaciones y todos aquellos relacionados con las faenas de caza; entre estos, cortar madera, recargar los toneles de agua, el elaborar “seal club” (los garrotes o macanas utilizados para derribar a los otáridos), secar las pieles, etcétera” (Mayorga, 2020a: 102).

Por otra parte, la presencia de ingleses dedicados a la caza residentes en Chiloé y las Guaitecas contribuyó a la conexión entre extranjeros y naturales, entre los que destacan el lobero inglés John Yates, llegado a San Carlos (Ancud) en 1825, conocedor de la geografía de los archipiélagos, y que ofició de práctico para varias expediciones (Mayorga, 2020a). También estaban radicados otros dos británicos, John Williams y William Low. Este último embarcó a dos chonos durante un tiempo, en el que conoció aspectos profundos de sus creencias, sirvió bien a Fitz Roy y casi forma parte de la goleta ANCIUD, pero se encontró con la muerte un año antes. Cabe destacar que, tras vender su goleta UNICORN en marzo de 1833, Low seguirá dedicándose a la caza del lobo marino, pero con una nave más pequeña, un bote ballenero (o chalupa) y una cuadrilla de hombres (Mayorga, 2016).

La intensa caza industrial comienza a declinar en los últimos decenios del siglo XIX, cuando se retiran las naves extranjeras. Mayorga menciona que es capaz de contar 125 naves estadounidenses e inglesas entre 1786 y 1845 en la zona austral americana. Las experiencias y conocimientos desarrollados por estos cazadores extranjeros se añadirán a la vasta tradición local, que se prolongó hasta la década de los ochenta, con un apogeo entre la segunda mitad del siglo XIX y la primera mitad del XX.

La búsqueda de pinnípedos que motivó a numerosas naves extranjeras a surcar los canales patagónicos, además del aumento de cazadores chilotos, trajo consigo el arribo de chalupas a los canales australes. Estos botes fueron cada vez más utilizados, pues la disminución de ejemplares de lobos marinos —consecuencia de la caza industrial indiscriminada— demandó menor capacidad de carga (Mayorga, 2020a; Núñez *et al.*, 2016). Por otra parte, los *whaleboat* —denominación anglo para las chalupas— resultaban más seguros en los canales patagónicos que las embarcaciones de mayor cabotaje. Profundizaremos en la caza de lobos llevada a cabo por los habitantes de las Guaitecas más adelante.

HACHEROS Y FUNDACIÓN DE MELINKA

La extracción de madera en las Guaitecas hacia el sur la desarrollaron desde la época prehispánica los canoeros chonos, indispensable para construir sus embarcaciones y otros instrumentos necesarios para su subsistencia. El ciprés y el alerce, eran las únicas maderas que permitían obtener tablas regulares, flexibles y de mayor tamaño tan solo utilizando cuñas (Torrejón *et al.*, 2013).

En el periodo colonial, la madera de ciprés se usaba también para construir viviendas, muebles y corrales. Fue explotada por los habitantes de la isla Cailin y otros lugares al sur del archipiélago de Chiloé. A finales del siglo XVIII se encuentran antecedentes de quemas y roces de bosques en los montes, método de explotación que se siguió usando *a posteriori* en los archipiélagos australes (Núñez *et al.*, 2016). No obstante, casi la totalidad de la madera —principalmente el alerce— talada por los colonos y criollos durante este periodo se llevó a cabo en la zona de Chiloé continental (Torrejón *et al.*, 2013).



Figura 15. Ciprés de las Guaitecas (*Pilgerodendron uviferum*)

En la primera mitad del siglo XIX la presencia de hacheros en la Patagonia insular occidental fue tímida, aunque existen varios registros del andar de lanchas chilotas y embarcaciones menores con cargamentos de madera en los canales (Darwin, 2005). Es recién en su segunda mitad cuando los centenarios cipresales emplazados en los fiordos australes se comienzan a considerar un atractivo recurso, lo que gatilló un éxodo en el maritorio patagónico de hacheros chilotas los años siguientes (Torrejón *et al.*, 2013).

En 1860 creció de manera importante la demanda de durmientes para la construcción de líneas ferroviarias en el norte de Chile y del Perú. Debido a las características del ciprés, a saber, resistencia a la putrefacción, flexibilidad, dureza y poco peso, fue sumamente requerido para las líneas ferroviarias, pero también para postes, embarcaciones y edificaciones (Torrejón *et al.*, 2013). Ante esta creciente demanda, aparece en escena el empresario alemán Felipe Westhoff, quien, tras llegar del Perú, instala su centro de operaciones en Puerto Arenas de la isla Ascención, a la que dio el nombre de Melinka en 1859, posiblemente en honor a su hermana, Melinka Westhoff (Ponce, Pastrían y Berríos, 2009).

Este asentamiento maderero es un punto de quiebre a la hora de historizar el maritorio austral, pues significó una migración importante de chilotes a estas islas, a la vez que modificó profundamente la ecología de los archipiélagos. Tanto Melinka como otros asentamientos de más al sur fueron ubicados en puertos antes utilizados por los canoeros y cazadores. De hecho, Westhoff, además del ciprés, impulsó el negocio de la caza de lobos y otros mamíferos marinos, junto con la deshidratación de otros elementos del mar, prácticas ancestrales que seguían realizando los canoeros cristianizados y sus descendientes al momento en que se fundó la campaña (Núñez *et al.*, 2016).

Simpson observa que para 1870 se ocupaban “en estas faenas, en verano, más de 200 embarcaciones menores i 3,000 hombres, provenientes de Chiloé; comercializándose maderas, principalmente en forma de durmientes de ferrocarril, de los cuales se elaboraban entre 150.000 y 300.000 anuales” (Simpson, 1875, en Torrejón *et al.*, 2013). La mayoría de esta avanzada chilota en la empresa del ciprés correspondía a población descendiente de chonos, caucahues y huilliches.

El capitán de la marina chilena Francisco Vidal, en 1879 apunta la siguiente información sobre la naciente Melinka: “El pequeño establecimiento implantado en él se ha ensanchado algo al presente, y algunas familias se han radicado en torno a ese centro de población, único apoyo de los proletarios que se ocupan de la dura tarea del corte de madera o del atrevido ejercicio de la pesca de los lobos marinos, que abundan en grupos numerosos sobre las costas occidentales aun en los bosques donde tienen su guaridas” (Vidal, 1905: 4-5). Años más tarde, el puerto de Melinka sería una subdelegación y centro de actividades de las zonas correspondientes al archipiélago de los Chonos y las Guaitecas.

La merma en la demanda de durmientes por parte de los ferrocarriles en Perú, así como la desaceleración de la extracción del salitre en el norte de Chile, hizo decaer la venta de madera a los antiguos importadores, no obstante, el ciprés seguirá siendo requerido, esta vez, se destinará principalmente a postes y correedores utilizados en las viñas del centro del país. En este nuevo circuito del ciprés aparece en escena el reputado Ciriaco Álvarez, más conocido como “el rey del ciprés”, empresario proveniente de Chonchi, quien a fines del siglo XIX establece un campamento cerca de lo que hoy es Puerto

Chacabuco, y luego en la zona continental de Aysén, pues cada vez se iban haciendo más escasos los cipresales de troncos gruesos (Ponce, Pastrían y Berríos, 2009; Torrejón *et al.*, 2013).



Figura 16. El barco cargador de Ciriaco Álvarez, el “rey del ciprés” (Cortesía de Héctor Márquez)

Los métodos de explotación no diferían en nada de los utilizados con anterioridad, cuando las quemadas de islas eran una constante que resentían radicalmente la ecología de los fiordos patagónicos. Este tráfico de madera, que parece haber tenido su apogeo entre 1860 y 1880, comienza a decaer paulatinamente a causa de la explotación indiscriminada de los bosques, tanto así, que hasta hoy el ciprés de las Guaitecas es una especie vulnerable (Torrejón *et al.*, 2013). Esta actividad cesó de forma masiva en la década de 1920, aunque los habitantes de los Chonos y las Guaitecas continuaron desarrollándola a escala más pequeña hasta los años 70 (Saavedra, 2016).

Álvarez amasó una fortuna con su empresa. Tenía no solo influencia en Melinka, su centro de acopio principal, sino que llegó a expandirse a gran parte de la Patagonia insular occidental, contando en su patrimonio ocho naves, una de ellas de ochocientas toneladas (Ponce, Pastrían y Berríos, 2009).

En contraste, las condiciones de trabajo eran desfavorables e implicaban la ausencia de los hacheros por varios meses de sus lugares de origen. A los trabajadores se los explotaba por medio de las llamadas “tiendas a rayas”, modalidad de préstamo otorgado por los empresarios a los hacheros, generalmente en comida e insumos básicos muy encarecidos, con lo cual quedaban comprometidos a trabajar para sus acreedores. Posteriormente, el valor de los postes entregados por los chilotes era cotizado a bajo costo, en su perjuicio. Cabe decir que por aquel entonces en Chiloé había altos índices de pobreza, por lo que los isleños se veían obligados a pedir aquellos créditos en especies, luego de lo cual eran sometidos por los empresarios del ciprés por medio de la deuda (Ponce, Pastrían y Berríos, 2009).

Hacia los primeros decenios del siglo xx Melinka ya era un puerto más que consolidado, parada obligatoria en los viajes hacia el sur. Con la extracción del ciprés mermando, los chilotes guaitequeros se siguieron dedicando a otras actividades productivas históricas, como la caza de mamíferos y la pesca. Peri comenta sobre esa época:

Será la economía tradicional, nómada y móvil, la que sobrevivió al siglo decimonónico, puesto que en 1910 Melinka era el principal punto de embarque para los productos de la pesquería, ostras, erizos y mariscos que se practican en las costas vecinas y que atrae flotillas de chilotes con sus familias. El número de esta población nómada que recorre las islas y costas de tierra firme por regla general sólo 6 o 8 meses al año, podemos calcularlo en 600 por término medio para todo el archipiélago de las Guaitecas y Chonos” (en Núñez *et al.*, 2016).

Las conserveras de tipo industrial que se asentaron en Melinka primero y en los años cuarenta en el archipiélago de los Chonos se convertirán en la nueva labor predominante en los archipiélagos de Aysén y seguirán atrayendo familias chilotas hasta mediados del siglo xx (Saavedra, 2011). La explotación del ciprés, en definitiva, significó una serie de cambios socio-culturales, ecológicos y económicos de gran envergadura que configuraron parte importante del panorama actual en los archipiélagos patagónicos.

En cuanto a las embarcaciones utilizadas, se habla principalmente de grandes lanchas que iban en busca de los postes a los centros de acopio, no obstante, parte importante de las expediciones y del volteo de ciprés se realizaba en botes. Simpson apuntaba más de 500 embarcaciones menores en 1870 recorriendo los canales australes (Simpson, 1876). Este es un dato sumamente relevante, pues permite aproximarse al panorama maritorial, con su característica movilidad debido a los requerimientos de las distintas faenas. Más lo es aún teniendo en cuenta que la mayoría de estas embarcaciones menores probablemente corresponda a chalupas a vela, que, como vimos en los apartados anteriores, se introdujeron en la primera mitad del siglo XIX en Chiloé y sus zonas aledañas con la caza de mamíferos marinos por parte de empresas estadounidenses e inglesas (Mayorga, 2016, 2020a; Quiroz, 2012).

Por otra parte, es posible deducir que la paulatina desaparición de la dalca y la expansión definitiva de la chalupa en la Patagonia insular occidental tuvo mucho que ver con la extracción del ciprés. En primer lugar, esta nueva actividad productiva requería embarcaciones más robustas, firmes y sobre todo con mayor capacidad de cabotaje para transportar la madera volteada, atributo que difería de la flexibilidad y ligereza de la dalca, de modo que se optó por los botes de origen ballenero a partir de entonces. Segundo, la presencia de capitales extranjeros y la naciente incorporación de Chiloé a los mercados nacionales dinamizó la adquisición de embarcaciones por parte de los empresarios de ciprés primero, pero también de algunos habilitadores dedicados a la venta de pieles y otras actividades. Finalmente, otro factor que influyó en la multiplicación de las chalupas durante la extracción del ciprés fue la presencia de nuevas técnicas y herramientas (hachas, serruchos, sierras, prensas) para trabajar la madera con mayor facilidad, lo que permitía construir chalupas y lanchas. Se consolidó también el oficio de los carpinteros de ribera de Chiloé, que temprano migraron hacia las Guaitecas para participar en estas faenas.

La migración de una gran cantidad chilotes por el golfo del Corcovado al sur en chalupa y lanchas a vela desde la segunda mitad del siglo XIX, que continuará en la mitad del siglo XX con la fundación de Puerto Aguirre, son parte de los procesos de asentamiento y habitabilidad en este maritorio. También se considera un proceso indispensable en la historia cultural del archipiélago de los Chonos y las Guaitecas.

EL CORRIDO DEL PIRATA ÑANCÚPEL

“Dadme luz y entendimiento
a esta torpe pluma y lirio
para relatar a ustedes
el caso más peregrino
del señor Pedro Ñancúpel
que en Melinka fue cautivo.”

Corrido de Pedro Ñancúpel, autor anónimo interpretado por Jorge Piucol

En la plaza principal de Castro, el día 7 de noviembre de 1888 a las 08:00 am, es agendado el fusilamiento del natural de Terao Pedro María Ñancúpel, declarado culpable de piratería y múltiples homicidios (*El Archipiélago*, 1888). El relato popular cuenta que esa mañana la ciudad de Castro permaneció particularmente silenciosa y en muchas casas optaron por cerrar puertas y ventanas para prevenirse de los demonios que serían liberados aquel día. Cuatro monjes de la orden franciscana fueron a su consuelo y pidieron por su alma antes de la ejecución. Esta tuvo que posponerse un par de horas, pues a unos cuantos metros del lugar una mujer estaba dando a luz y se consideró mal augurio quitar una vida en el mismo momento en que nacía otra. Tras ser fusilado, al reo se le negó la cristiana sepultura, por lo que su esposa, Pabla Llancalahuen, tuvo que trasladar su cuerpo en una carretilla descubierta y enterrarlo al otro día en el cementerio de Castro (Cárdenas, 2005).

Esta historia, que empezó varios años antes, se inscribe dentro de la intensa explotación del ciprés en los archipiélagos ayseninos. Pedro Ñancúpel nació en 1837 a 15 kilómetros de Chonchi. A los veinte años decide trasladarse al sur de Chiloé atraído por las incipientes actividades de la zona de las Guaitecas y los Chonos. Luego de trabajar unos años en la extracción de ciprés, junto a su hermano organizó una cuadrilla de cazadores, con los cuales recorrió un tiempo en chalupa a vela a los fiordos de Aysén en búsqueda de nutrias y lobos marinos para la posterior venta de sus pieles.

Durante este periodo hubo un aumento exponencial de flujo de mercancías y nula presencia del poder jurídico-policial. Las condiciones de trabajo eran riesgosas y se explotaba laboralmente a los chilotos. El conflicto se acentuaba

por reinenciones, disputas y convivencias entre formas de vida ancestrales y una modernidad incipiente (Saavedra, 2011). En tiendas de campaña, prostíbulos y cocinerías confluía una multiplicidad de sujetos sociales: descendientes chonos, loberos y empresarios, tanto criollos como extranjeros, balleneros, hacheros, curas, exploradores y huilliches (Carrasco, 2009). Surgieron también una serie de actos de robos y pillajes. A principios del siglo XIX se documenta que los loberos robaban el ganado a las comunidades indígenas, quienes criaban animales en algunas islas que tenían las condiciones favorables, saqueo que se profundizó con la empresa del ciprés (Torrejón *et al.*, 2013).

Entonces, Pedro Ñancúpel se integra a la banda liderada por José Domingo Nancalahuén, compuesta de cuatro cuadrillas de navegantes entre los que estaban varios familiares suyos. Se dedicaron a asaltar las chalupas, lanchas y goletas que se desplazaban por los archipiélagos. El método utilizado por estos piratas no fueron los cañones, sino que perforaban el casco de las embarcaciones para luego abordarlas y hundirlas. Para el caso de chalupas —embarcaciones menores—, se invitaba a celebrar a los cazadores que volvían de largos viajes por el sur y se les asaltaba una vez que estuvieran borrachos y bajaran la guardia (Ponce, Pastroián y Berríos, 2009). Las especies más apetecidas por las cuadrillas de piratas eran las pieles de nutrias, coipos y lobos marinos —que conocían mejor—, aunque también por aquel entonces había embarcaciones provistas de oro, armas, aceites y otros elementos posibles de transar en los mercados de Melinka, Ancud y Castro. En los poblados también se abastecían de pólvora, tiros y víveres para seguir sus recorridos.

Para 1860 comenzaron a desaparecer las embarcaciones al sur de Chiloé, al principio se atribuyó al complejo golfo del Corcovado, pero tempranamente se corrió la voz de que había piratas en la zona. La banda de los hermanos Nahuelhuén fue acusada de la desaparición de un gran número de embarcaciones locales y extranjeras, y en 1879 fue apresada por las autoridades. Ñancúpel logra salir absuelto, pues no se pudo comprobar su presencia en el lugar de los hechos, pero Domingo Nahuelhuén y dos de sus secuaces fueron condenados a muerte por actos de piratería y fusilados en Ancud el 9 de junio de 1879.

No obstante, el número de embarcaciones desaparecidas no disminuyó, muy por el contrario, el nombre de Pedro Ñancúpel comenzó a ser sinónimo

de peligro para los hombres de mar primero y para la islería en general después. A Ñancúpel y su cuadrilla —compuesta por familiares directos suyos— se le atribuyen cerca de doscientos delitos y más de veinte asesinatos. En la prensa de la época se escribían constantemente crónicas sobre sus fechorías, y su historia se conocía incluso en los lejanos centros metropolitanos. Entonces, se encarga su captura a un experimentado militar que participó en la guerra del Pacífico, objetivo difícil de lograr debido a que Ñancúpel y los suyos sabían perfectamente cómo navegar por aquellos laberínticos canales (Cárdenas, 2005).

Uno de sus delitos más bullados fue el atraco a la goleta mercante JILGUERILLO. La nave iba rumbo al sur cargada de provisiones para los campamentos madereros cuando fue aprisionada por los piratas, quienes dieron muerte a las 15 personas que formaban parte de la tripulación. Posteriormente descargaron el botín y barrenaron la nave para no dejar huellas (Ponce, Pastrían y Berríos, 2009). Algunos autores defienden que el JILGUERILLO habría naufragado, sin embargo, en la prensa y la opinión popular le suelen sindicarse los hechos a Ñancúpel. Otro asesinato conocido fue el de los hermanos Manquemilla. Al ver las chalupas en un puerto de las Guaitecas, los piratas se arrimaron y se hicieron pasar por recién llegados. Como los Manquemilla tenían muchas pieles de gato de mar (nutria) obtenidas luego de una temporada de caza, esperaron a que los coterráneos de Ñancúpel —pues también era oriundo de Terao— se durmieran para atacarlos. Una constante en los relatos de los asesinatos cometidos por la cuadrilla de Ñancúpel es que no dejaban persona con vida y que violaban a las mujeres, de hecho, era bastante comentado en las narraciones populares que Ñancúpel había prometido asesinar a cien personas, pues sería expiado de sus culpas, mas no cumplió su objetivo, pues las muertes a su nombre se detuvieron en la número 99 (Ponce, Pastrían y Berríos, 2009).

Fue así como, luego de un tiempo de persecución, el 6 de agosto de 1886 fueron aprisionados Pedro María Ñancúpel y el resto de su cuadrilla: su hermano Anastasio Ñancúpel y cuatro de sus sobrinos, tres de ellos menores de edad. Una cuadrilla de cazadores que se encontraron con los Ñancúpel y los habrían reconocido, y, sin levantar sospechas en los piratas, que se hallaban festejando su último botín, condujo a los policías hacia Pedro Ñancúpel,

que a esa hora se encontraba durmiendo de la embriaguez (Ponce, Pastrían y Berríos, 2009). Su hermano y sobrino logran escapar de la cárcel de Castro, pero antes de eso confiesan el asesinato de los hermanos Manquemilla, junto con otro sobrino que testificó en su contra. Fue condenado a muerte en un rápido proceso, y en sus últimas declaraciones alegó inocencia. Dijo también lamentar su mala suerte de haber nacido un día martes (*El Archipiélago*, 1888).

La historia del pirata Ñancúpel es bien conocida por chilotes y guaitequeros, aunque con variaciones y significados muy diversos, pues algunos sectores de la población asocian su figura a la desobediencia a los patrones sin escrúpulos encarnados en la figura del rey del ciprés. Se decía que Ñancúpel se identificaba con las clases oprimidas y desconfiaba de los capitales extranjeros. Se vincula directamente con la presencia huilliche y chona en el maritorio austral, siendo él mismo un indígena champurrio (Cárdenas, 2005).

Es preciso dejar constancia de la resignificación como justiciero de Pedro María Ñancúpel en parte de los relatos populares de las Guaitecas. Cuando me encontraba realizando el trabajo de campo en Melinka, recuerdo haber visto un jardín infantil con su nombre; no indagué en ese momento, pero ahora me pregunto si será en honor al cazador y principal pirata de las Guaitecas. Esta historia, además de ser parte del imaginario marítimo de los primeros años de la época republicana, cuando la primera modernidad se consolidaba violentamente en la Patagonia insular, es relevante de consignar en el presente escrito porque da un panorama detallado de las actividades, disputas e imaginarios del periodo en que se fraguan elementos centrales para esta investigación. Las chalupas a vela, sus usos —incluido el crimen— y una manera de navegar-habitar los canales que predominó por más de un siglo en los archipiélagos australes y que con Ñancúpel se presenta como la embarcación protagónica de esta narración popular de la islería.

A PURA VELA NOS CRECIMOS

IDENTIFICACIÓN DE LA CHALUPA A VELA

La denominación *chalupa* proviene del euskera y tiene su origen en la tradición marítima europea en las costas del Atlántico norte. La *txalupa* o *chaloupé* medieval vasca era utilizada para la pesca del bacalao y la caza de ballenas con arpón entre los siglos XII y XVII en las costas del golfo de Vizcaya. Eran transportadas por embarcaciones nodrizas cuando iban a faenas balleneras mar adentro, tal era el caso de Galicia y Terranova-Canadá (Barkham, 1998). El término *chalupa* también se utiliza para referirse a las embarcaciones menores de tipo auxiliar que van en el interior de los buques. Se sabe de su presencia en naves militares de diversos países, así como en buques de industrias marítimas como la ballenera moderna y la pesca a gran escala. También eran botes de emergencia ante posibles naufragios.

Otro tipo de botes que reciben el nombre de *chalupa* son los que recorren los canales de Xochimilco, en Ciudad de México, y que se utilizan hasta hoy como naves menores en la fiesta de las trajineras. En Colombia, las *chalupas* son embarcaciones a motor con cubierta y pensadas para el transporte de pasajeros por ríos. En Chile también está la *chalupa* langostera de Juan Fernández, bote ballenero del siglo XIX, parecido al de Chiloé y las Guaitecas, pero con algunas modificaciones que lo hacían más efectivo en altamar (Brinck, 2005).

La embarcación menor que es motivo central de la presente investigación es la *chalupa* a vela, bote de cinco a nueve metros de eslora, con doble proa, propulsado a remos y vela, aunque en su última etapa se le agregó un motor. Dependiendo de su tamaño, tenía de dos a seis remos, donde los de bayona eran los más utilizados, aunque en algunas faenas usaban remos cortos.

Convivió con las naves prehistóricas y luego las sucedió. Si bien se extendió por las caletas y puertos de varias regiones del país, especialmente durante el siglo XIX, su rango de influencia se encuentra en pequeñas caletas entre la costa del Biobío hasta Puerto Edén, con algunas otras excepciones. No obstante, tuvo una injerencia total en los archipiélagos de Chiloé, las Guaitecas y los Chonos por su naturaleza polivalente y consonante con el entorno.

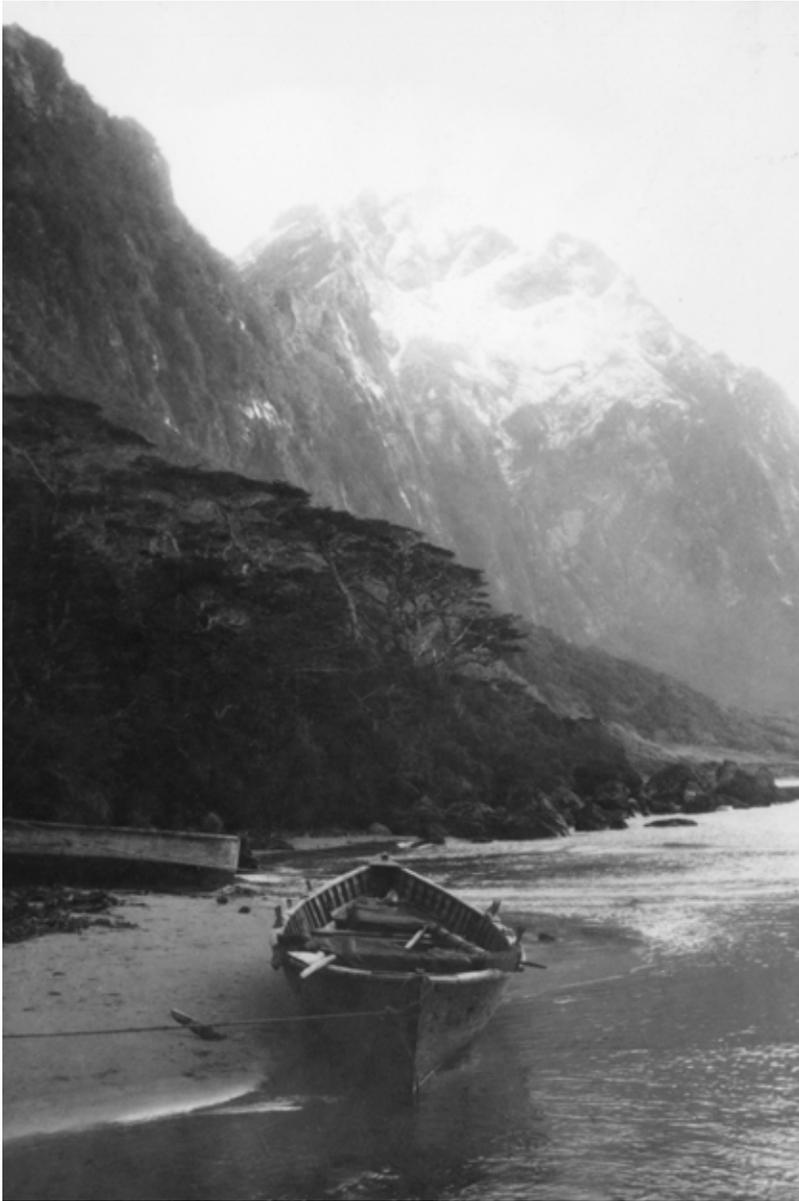


Figura 17. Chalupa sin aparejo fondeada en la playa de un fiordo de la costa patagónica (Enrique Hollub 1934-1937. Colección Museo Regional de Aysén)

Quizás el ejemplo más claro al respecto es que, luego del exterminio y asimilación de los chonos, los archipiélagos patagónicos se hayan repoblado en gran medida sobre estos botes. Su construcción cesó radicalmente en los años ochenta, pero quedan aún unos cuantos ejemplares repartidos por las caletas del sur y sur austral de Chile. También se construyen cada cierto tiempo ejemplares para fines turísticos y patrimoniales.

En la chalupa a vela se llevaron a cabo muchas de las actividades de subsistencia propias de los canoeros, como la caza de nutrias y lobos, el aprovechamiento de ballenas varadas, y la deshidratación de peces y cholgas, entre otras. Es así como perduró sobre estas embarcaciones una forma de vida seminómada de naturaleza marítima, en que se pasaban largas temporadas navegando por los canales australes.

Al poner el foco en el maritorio de Guaitecas al sur, no abordaré el chalupón, embarcación menos común por esas aguas pero emparentada con la chalupa, diferenciada por su mayor envergadura, siempre superior a diez metros de eslora —medidas siempre relativas en la información entregada por los carpinteros y navegantes—, de un característico botalón en la popa y mayores dimensiones del aparejo: “Nosotros le llamamos chalupón al que lleva en la proa un palo sobresaliente, una punta, es para que tenga más capacidad el foque” (J. P., 2020). Esta distinción no es antojadiza, sino que se basa en la constatación de la menor relevancia de esta nave en las historias e identidad de los habitantes de la Patagonia insular occidental, así como en las actividades que desarrollaron.

CARPINTEROS DE RIBERA DE LA PATAGONIA INSULAR OCCIDENTAL

Luego de observarme durante un rato, don Teófilo Chiguay (S. Ch., 2020), carpintero de Melinka, me deja entrar a su astillero. Dos perros de color negro al principio me hacen titubear, pero luego de un silbido me decido a invadir su taller, al que casi entra también el oleaje. Golpe de aromas que me llega, la madera trozada, el aserrín acumulado. “Se te adelantaron, ya salí en la tele, estuvo Pancho Saavedra, el del Canal 13” (S. Ch., 2020), me dice sonriendo mientras sostiene una cepilladora. Lo encontré trabajando, pero de todas formas me recibió.

Después de conversar por un rato, me comenta que él había aprendido de su padre y su padre de su padre, también constructor de ribera proveniente de Chiloé. No había puesto mucha atención cuando joven, solo obedecía las instrucciones de su papá, “sujeta esa tabla, corta ahí, lleva esto para allá” (S. Ch., 2020), pero no era él quien hacía la parte gruesa del trabajo. Sin embargo, un día, mientras estaba fuera de Melinka, le llegó una carta que comunicaba la muerte de su padre. Volvió a la caleta y concluyó la chalupa que quedó a medio construir junto a su hermano, siguiendo en el oficio hasta hoy.

Juan Remigio Huentén (J. H.), de Caleta Andrade, mira el filo de su sierra eléctrica, sonríe, se cruza de brazos, se toma su tiempo para comenzar a hablar. Comenta que aprendió mirando a un caballero que hacía botes pequeños. Él lo miraba trabajar cuando niño al salir de la escuela, pero “el viejito era medio mañoso, no le gustaba que lo fueran a mirar” (J. H., 2019), así que, de forma autodidacta, se animó a construir su primer botecito mariscador.

Aprender mirando y ayudando a otros carpinteros que en muchos casos suelen ser sus padres o familiares mayores son las principales vías de transmisión de este oficio característico de Chiloé y los archipiélagos de la Patagonia. Quienes aprenden por sí mismos me han comentado que lo hacían ante la necesidad de reparar y construir sus propios botes, pero que a medida que iban aprendiendo se animaron a aceptar encargos.

Todos los carpinteros entrevistados vinieron ellos, sus padres o sus abuelos desde distintos lugares de Chiloé, principalmente los emplazados al sur, como Quellón, Queilen, Auchac, Cailín, Laitec, Huidad, entre otros lugares del archipiélago. En Melinka y Puerto Aguirre se cultiva este oficio hasta la actualidad y es parte importante de la identidad de estas caletas. Es posible ver en sus costaneras exuberantes lanchas de ciprés en construcción, junto a pescadores haciendo mantención a sus pequeños botes.

Estas hermosas lanchas a motor de doce metros son construidas por una nueva generación de carpinteros, más profesionalizados, hijos o nietos de los antiguos constructores de chalupas y chalupones. Algunos de los antiguos continúan en el oficio de las embarcaciones, aunque la mayoría de los boteros entrevistados no ha construido una chalupa hace más de veinte años, aunque podrían hacerlo sin dificultades, aseguran. Recuerdan bien cómo hacerlas, porque fue la embarcación con la que se adentraron en este oficio.

Varios de los constructores entrevistados recorrieron la islería en botes o fueron a probar suerte a Punta Arenas, a Coyhaique, conocieron el amor y se asentaron en Puerto Aguirre, en Cisnes, en Repollal. Pero, además de la movilidad que caracteriza a los isleños, los carpinteros de ribera eran versátiles en sus oficios. Por un lado estaban quienes trabajaban la mar, el róbalo, la cholga seca, el choro zapato. O, como en el caso de Juan Piucol Vera, iban a largas faenas en busca de gatos de mar pasando por el istmo de Ofqui. Otros preferían las labores en tierra y complementaban la construcción de ribera con la de casas y muebles.

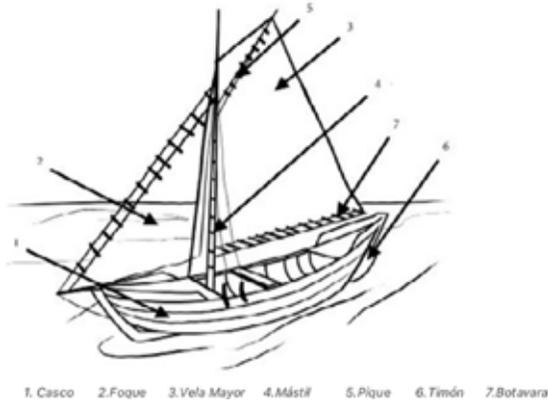


Figura 18. Ilustración de una chalupa a vela y algunas de sus partes principales (Cristóbal Salazar)

En definitiva, es una labor tradicional de suma importancia para el maritorio de la Patagonia insular, practicada por el género masculino, en general en solitario o con la asistencia de los hijos. En esta práctica se condensan profundos conocimientos de la ecología litoral: los bosques, por el aprovechamiento de sus especies arbóreas, y la mar, con la especificidad propia de los canales, de baja profundidad y puertos difíciles.

Don Segundino y Juan Piucol Vera me advierten que la carpintería de chalupas murió hace tiempo, pero de repente les mandan a reemplazar unas tablas y ahí se encuentran con esas chalupitas que hicieron hace varias décadas, aunque las cosas definitivamente han cambiado mucho. “La labor del carpintero ahora

es distinta, pa otras cosas. Y que por un lado está bien, porque en las chalupas a remo era bien sacrificado, uno piensa ¿y cómo se aguantaba tanto?” (J. H., 2019). Y es cierto, es una forma de construir arquitectura flotante que está al borde de extinguirse, pues está desapareciendo un modo de vida cultivado en los canales desde hace dos siglos por lo menos, o mucho más, si se siguen las pistas de ese antiguo habitar canoero, que, como veremos, persistió en el andar de chalupas por los canales patagónicos.

PROCESO CONSTRUCTIVO

El proceso constructivo de una chalupa se lleva a cabo preferentemente en el astillero, cerca del mar, pero no todos los carpinteros tienen esta infraestructura. Un pequeño techo o un galpón se precisa para resguardarse de la lluvia, pues la madera debe mantenerse seca. Cuando me comentan acerca de las herramientas, todos los maestros entrevistados concuerdan en que antes se requería de más dedicación y habilidad para armar un bote. El acceso a variedad de instrumentos y, sobre todo, la incorporación de herramientas eléctricas han facilitado el trabajo de los constructores de ribera, pero en el caso de la chalupa, este recambio de herramientas llegó tardíamente, de modo que históricamente se armaron casi en su totalidad con herramientas básicas, eminentemente manuales, demandantes de un buen pulso y gran precisión. Esto se debe en parte al aislamiento, pues el acceso a instrumentos fue más tardío y solo era posible usarlos unas cuantas horas al día, cuando se encendían los generadores eléctricos en los pueblos insulares.

Como en toda construcción en madera, las principales herramientas son el hacha de mano, posteriormente reemplazada por la motosierra; la garlopa, reemplazada por el cepillo eléctrico; el serrucho, sustituido por la sierra eléctrica; el barreno, reemplazado por el taladro eléctrico, y el martillo. Los clavos tuvieron su propio desarrollo histórico, siempre escasos y demandados en estos territorios. Los primeros clavos utilizados en carpintería de ribera fueron de alambre, que se oxidan fácilmente en un par de años. Después llegaron los clavos de cobre, de mucho mayor durabilidad e inoxidables, pero de un coste muy elevado. Actualmente el más usado y asequible es el clavo galvanizado, generalizado en toda obra de armado en madera.



Figura 19. Fotogramas de la entrevista a Juan Piucol Vera enseñándome su antigua garlopa y otras herramientas manuales. Enfatiza en lo distinto que era el oficio de carpintero de ribera antes de la llegada de la electricidad. También se ven dos chalupas de nueve metros en mal estado, construidas hace más de cuarenta años (Elaboración propia, Repollal, 2020)

A la construcción de ribera hay que sumarle otro objeto central, las prensas para instalar a presión diferentes piezas. Antes el método de prensado era utilizando dos palos y lienzas de boqui trenzadas. El carpintero Juan Piucol contaba que antes no existían las prensas: “La prensa ayuda mucho al carpintero. Antes de las prensas se torcían los cabos y se juntaban dos hebras y se pasaba un palito al medio y se empezaba a torcer, y ahí empezaba a tirar la tabla. Tenía su técnica” (J. P., 2020). En definitiva, el proceso constructivo así como las herramientas, han sufrido vertiginosas transformaciones en el tiempo que configuran distintos modos de acercarse a los materiales.



Figura 20. Cepillado con garlopa de una tabla (Fotogramas de Melinka y Antofagasta de Peter Hochhäusler, 1979. Archivo Patrimonial USACH)

“La cosa era así, alguien venía a verme aquí a la casa, en invierno venía más la gente pa tener un bote bueno pal verano, y me decía: quiero una chalupa de tal tamaño. Ahí dependía pa que trabajara más el hombre” (J. P., 2020). Es así como, dependiendo de las faenas prioritarias de quien encarga la chalupa, será el tamaño del encargo: “Lo mínimo eran 5 metros, pero

eran para deporte, para mariscar cerquita de la isla. Pero para trabajo pesado las embarcaciones eran de 8 o 9 metros” (S. Ch., 2020). Tres tipos de tratos se establecen entre usuarios y carpinteros. El primero consistía en que el constructor de ribera se encargaba de conseguir los materiales para la nave, de la madera y todo lo necesario. La otra forma habitual era que el carpintero solo prestara su conocimiento y mano de obra, mientras que era responsabilidad del “cliente” traer los materiales. En ambos casos, el comprador debe abonar la mitad del costo total de la embarcación y la segunda mitad una vez terminada la chalupa. Hay una forma menos habitual señalada por algunos carpinteros, según la cual se compra una embarcación hecha por el carpintero hace poco tiempo. Es una operación más rápida, pero poco usual dado que los botes parados ocupan espacio y requieren mantención. Es más conveniente entregar los materiales a aquellos compradores que tienen acceso a madera, como los leñeros o gente que anda por los archipiélagos, pues aprovechan de aserrar los troncos ellos mismos, con lo que el coste del bote disminuye.

El maestro Juan Piucol lo recuerda bien:

El dueño es quien viene a hablar conmigo, y yo le digo ya, estas son las maderas que necesito para hacer la embarcación. Por ejemplo, las tablas de un bote de estos son más o menos 60 tablas de entre 4 metros, 4 metros y medio que son esas tablas. Y las cuadernas, si uno las hace doble, son 24 a 25 cuadernas dobles. A estos otros les llamamos espaldones, son cortitos. Entonces uno dice 25 a 28 cuadernas largas porque siempre hay alguna que se rompe, y los espaldones son veinticuatro o veinticinco tablones. De ahí, quilla, roda, esa parte que también que usamos nosotros para afirmar, que a esa le nombramos la sobrequilla, que es para afirmar la quilla. A esta la llamamos la tapa reala, esta los caireles, y esto, mientras más anchos y más gruesecitos, esa es la firmeza de la embarcación. Esta cinta que lleva acá es el verdurete. Esos que están ahí son los bancos. Los clavos, que también los ponía el dueño de la embarcación, si no tenían eso se lo cobraba aparte. El mástil y la vela, una vez que ya tenían su embarcación ellos solos lo hacían eso. El dueño de la embarcación después de que la recibía (2020).



Figura 21. Fotogramas de una de las visitas a don Segundino Chiguay. En el primero se aprecian las plantillas con las que se confeccionan las chalupas y que fueron heredadas de su padre. Por lo tanto, se deduce que en dos generaciones no hubo grandes cambios de diseño. En el segundo se ve a don Segundino junto a la caldera, y en la tercera utilizando tres prensas para construir una lancha en la que trabaja a mi llegada (Elaboración propia, Melinka, 2020)

Si el carpintero de ribera corre con los materiales (generalmente este tipo de trato lo ofrecen quienes además se dedican a trabajar la mar), debe conseguir la madera adecuada, un proceso de selección que requiere un ojo entrenado que sepa penetrar entre las islas. Algunos troncos sirven para piezas específicas de la embarcación. Para la quilla, por ejemplo, es preferible un palo de veta recta y para la roda un palo con cierta curva, aprovechando la morfología natural de los árboles. En otros casos, el carpintero compra la madera en basas, que luego son cortadas con sierras de brazo o motosierras.

Luego del secado de la madera venía la elaboración y armado de la estructura principal: quilla, roda y codaste, aunque en el caso de las chalupas se usa doble roda, reemplazando al codaste de la popa. Estas partes, como dije antes, requieren de maderas duras como el mañío, la tepa, el tineo, el coihue y el canelo, mas no el ciprés.

Una vez levantada la estructura se instalan las maestras o plantillas, estas son las encargadas de dar la forma a la embarcación, construidas de canelo o mañío cumplen un rol fundamental en el oficio. Las maestras eran construidas de una o dos piezas de madera atornilladas, y se utilizaban las mismas para varios botes con el mismo diseño y tamaño. Son particularmente costosas de hacer y muy apreciadas por los carpinteros de ribera. Segundino mantiene aún las maestras con las que construía chalupas su padre. Son piezas de gran tamaño y requieren de una curvatura natural presente en algunas maderas. Es muy probable que se confeccionarán plantillas de las embarcaciones balleneras y loberas que recalaron en Chiloé y Melinka. Así lo cuenta Juan “Poroto” cuando comenta que, mientras trabajaba en Chiloé, a su padre “un gringo [no es posible confirmar nacionalidad] le había pedido reparar un bote, y que lo había encontrado encachado” (2019), entonces copió la plantilla para hacerse uno.

Con las maestras en posición comienza el encuadernado. De aquí en adelante se utiliza de las Guaitecas, en la actualidad solo es posible trabajar con el “curipichio”, nombre dado al ciprés muerto. Para este entonces el agua de la caldera está ya hervida, lista para la cocción de las cuadernas, casco de la embarcación. La caldera es un tubo de acero, generalmente reciclado de otro uso. También hay antecedentes de calderas de madera

con forma de cubo, donde se vierte el agua y se hierve —o se pone a baño María— lentamente. Este proceso de cocido de las tablas cumple dos funciones: hacer más maleables las tablas para generar la forma semicircular propia de las embarcaciones, y limpiar y aumentar la resistencia de la madera. Una vez hervidas por 10 o 15 minutos, las cuadernas se sacan de la caldera y se instalan en la embarcación inmediatamente, pues durante ese tramo es muy maleable, lo que permite moldearlas al diseño de las plantillas. De igual forma sucede con el proceso de entablado. En esta etapa la prensa es crucial para lograr una estructura ajustada entre una tabla y otra. Antiguamente se usaba otro proceso de prensado que requería mucha habilidad y ayuda para conseguir una presión adecuada entre las tablas. Con la construcción de los bancos (asientos) en el interior de la embarcación se termina la obra gruesa.

En soledad, al maestro se le mezcla el sudor con la savia del tino. Mira al mar, una panga de fibra de vidrio surca el canal Moraleda, va a toda velocidad rumbo a la isla de enfrente, en donde se encuentra la planta de salmones. Suspira, reposa un rato, toma agua, les hace cariño a los perros y sigue su trabajo.

Se cortan los pedazos sobrantes con la sierra y se liján con galletera, etapa de refinamiento no considerada antiguamente. Luego se procede al calafateo, labor central y que consiste en impermeabilizar el bote añadiendo estopa entre las separaciones de las tablas por medio de un combo y una espátula que empuja la estopa. El betún original se hacía machacando el alerce —desde tiempos de los canoeros chonos—, pero después se prohibió extraerlo y se empezó a estopar con perlón (es una especie de algodón industrial, más grueso y resistente) y pabilo. Al parecer, hay gente especializada en preparar este betún, que no necesariamente es tarea del carpintero de ribera.

Para finalizar se le añaden dos capas de pintura. El proceso de pintado es fundamental, pues protege la madera y le da mayor impermeabilidad a la embarcación. Para debajo de la línea de borda se utiliza una pintura *antifouling*, que es efectiva para evitar incrustaciones de organismos vivos como algas, crustáceos y moluscos, que corroen y a la larga dañan la chalupa. La sobre borda, en cambio, se pinta con óleo corriente.



Figura 22. Proceso de cocción de las tablas menores en una caldera hecha de madera (Chiloé, Juan Downey, 1980. Archivo Audiovisual del Museo Chileno de Arte Precolombino)



Figura 23. Juan Vera, primo de Juan Piucol Vera, retratado en la figura 17. Estopa con alerce a una lancha usando mazo y espátula (Fotogramas de Melinka y Antofagasta de Peter Hochhäusler, 1979. Archivo Patrimonial USACH)

Con respecto a la vela de la chalupa, algunos carpinteros comentan que es el dueño de la embarcación quien se encarga del aparejo y que incluso hay especialistas en que la confeccionan. Otros maestros en tanto, se encargan de hacer esta parte de la embarcación al momento de construir un bote. El diseño de la vela es tipo cuchillo guaira o cangreja, lo que la diferencia del chalupón, que solo es de tipo cangreja de corte trapezoidal de forma asimétrica. El foque se ajusta en proa y atrás se ubica la vela mayor, ambas sujetas a un único mástil por medio de sogas. El material utilizado para construir la vela era el tocuyo y la crea, telas derivadas de las partes más gruesas y toscas del algodón. También, sobre todo durante la primera mitad del siglo xx, se reutilizaba la tela —lona, seguramente— de los sacos de papas o trigo para este fin. Actualmente es posible ver algunas de las chalupas sobrevivientes con velas de nylon. Don Juan comenta al respecto: “La vela era de tucuyo, un género que era bien firme para navegar. En los chalupones las velas eran de lona, pero para un bote chico la lona era un poco pesada, por eso se usaba el tocuyo. Antiguamente las telas eran por número, y el tocuyo no recuerdo qué número era, pero se compraban por número, por onza también” (J. P., 2020). En suma, el material de la vela podría considerarse otra de las diferencias entre el chalupón y la chalupa.

Una vez cortadas y cosidas las telas se elabora el mástil, que es de 5 metros para un bote de 9 de eslora. También se agregan los cables y cabos, originalmente de junquillo y cáñamo, y más tarde reemplazados por cuerdas de nylon. Para impermeabilizar, proteger del sol y la sal del mar se hervía la corteza del tino, que desprendía una pasta con la cual después se teñía la vela, que quedaba color café.

Está listo el encargo, el tiempo de construcción es variable, en este caso han pasado un par de meses. No hay champañazo, pero si se trata de un amigo o familiar que viene desde lejos, cómo no tomarse un traguito o invitarlo a un mate para que cuente las novedades de la otra caleta. Al final del día, se le paga al carpintero la mitad restante del valor del bote. Realizan una discreta botadura empujando la chalupa al mar, el usuario prueba su nuevo bote, primero lentamente con los remos, y si hay buen viento arma el aparejo e iza las velas. El carpintero lo despide con un saludo de manos.

MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN

No solo quienes reciben encargos conocen la carpintería, sino que es un saber que los usuarios regulares de botes suelen poseer, lo que se aprecia particularmente en el mantenimiento y reparación de botes. Para las chalupas —y para otras embarcaciones de madera— el mantenimiento consiste en el reemplazo de partes superficiales, la limpieza del casco raspando los organismos vivos y sobre todo las manos de pinturas bajo y sobre la línea de flotación. En el aparejo se requiere volver a coser, reemplazar cabos cortados y aplicar betún para proteger las velas. Estas actividades se realizan al menos una vez al año, pero en el caso de la cholga seca u otras actividades que demandan un uso extenuante debía hacerse dos o tres veces al año. Para proteger el aparejo es preciso desmontarlo una vez que la chalupa atraca en un puerto. Cuando se vuelve de una jornada de varios días, semanas o meses, la vela de tocuyo mojada debe ponerse a secar una semana, para luego guardarse. También se le puede aplicar salitre.



Figura 24. Orificios dejados por “la broma” en una chalupa varada (Fotograma de elaboración propia, Repollal, 2020)

La reparación consiste en reemplazar gran parte de lo que está bajo la línea de flotación e instalar partes centrales como las quillas, rodas, cuadernas y tablas. También es necesario calafatear nuevamente la embarcación. Esta labor es más compleja, por tanto, suele estar a cargo de carpinteros de ribera. Muchos dieron sus primeros pasos en el oficio realizando esta tarea. Se suele reparar una chalupa cada ocho a diez años, dependiendo del cuidado que se haya tenido con la embarcación y los trabajos que se realicen con ella. Por ejemplo, en actividades en roqueríos, como la caza de nutrias o lobos marinos, el casco de la chalupa se daña más que en actividades que contemplan buceo.

El elemento más perjudicial para las embarcaciones de madera en estas geografías es la llamada broma, molusco atípico de cuerpo blando y alargado, parecido a un gusano. En su etapa adulta este animal puede alcanzar los 30 cm, vive y se alimenta de la madera sumergida, para lo cual realiza múltiples orificios en los botes. Segundino, un poco en broma un poco en serio, comenta que “la broma es la mejor amiga del carpintero” (2020), pues son el principal motivo de las reparaciones encargadas. Don Juan Huentén agrega que “la cabeza de la broma tiene la como loza y ahí se mete a la madera, empieza a crecer adentro, y cuando se muere deja un olor hediondo en la chalupa” (2019), de modo que no queda otro remedio que reemplazar las piezas afectadas.

ANTES DE PARTIR ARREGLEMOS LAS COSAS: CONSIDERACIONES DE LO QUE SUCEDE EN TIERRA

Fue en la fiesta costumbrista de Repollal Alto donde me encontré con Juan Piucol Vera. Estuvimos hablando un buen rato mientras sonaban dignas rancheras a lo lejos y el hedor de las empanadas de marisco nos recordaba que ya era hora de almorzar. Nos sentamos por ahí donde pudimos y comenzamos la entrevista. Él era nacido y criado en Repollal, pero sus padres venían de Chonchi y el resto de su ascendencia de Cucao. Cuando vinieron a este lado del Corcovado mantuvieron conexión con Chiloé cruzando constantemente el golfo. Así lo recuerda:

De ahí en adelante pura navegación, esta es una región de navegación en el mar y ahora son pocos los que estamos navegando ya. Mi papá antiguamente hacía sus viajes a Chiloé; en los tiempos de mis abuelos, ellos hacían dos viajes

al año, llevaban mercadería y la iban a vender allá y con eso compraban sus víveres para seis meses; con esos víveres seguían trabajando y, cuando ya le quedaban pocos víveres, se iban a vender de nuevo y traían mercadería para otros seis meses. Así hacían sus viajes dos veces al año (2020).

Cada salida significaba un hito, no solo para las dos cuadrillas que emprenderán este largo y riesgoso viaje, sino para la comunidad en su conjunto, pues ocho hombres dejarán sus familias por un tiempo difícil de estimar y sin ningún tipo de comunicación. El propio Juan Piucol recuerda la desesperación de su familia en su primer viaje, ya que no volvió en los tiempos estimados:

La primera vez que fuimos, de Repollal salimos el 1 de octubre y llegamos el 1 de enero, el día de Año Nuevo. Cumplimos tres meses justos. Uno siempre dice: ya, en tal fecha vamos a estar acá, pero la gente se comienza a desesperar que no llegábamos. Nos demorábamos por el tiempo malo, porque cuando uno sale de la península para afuera, las islas marinas son 48 millas y puro golfo de Penas, océano. Hay que esperar tiempo favorable porque a remo igual navegar 48 millas a remo es hartó (2020).

Para quienes quedaban en tierra, los viajes significaban una remodelación de la estructura social, pues era necesario montar una red de cooperación entre mujeres y niños. Por un lado, para la subsistencia material se requería la fuerza de trabajo de todos los miembros de la familia restantes, pues había que mantener los cultivos, la crianza de animales, recolectar leña, etcétera, labores importantes que se complementaban con las que se realizaban en el mar, sobre todo para quienes residían en Chiloé, lugar donde las actividades agrícolas eran más usuales. Las mingas para las siembras y cosechas, e incluso el préstamo de mercadería cuando en alguna de las familias comenzaba a escasear, fueron prácticas recurrentes entre quienes quedaban en casa. Así lo advierte Adilha C., de Curanue: “La mayoría de las que vivíamos aquí, mis amigas, gente de mi edad, casi todos sus maridos eran de afuera, de las Guaitecas. Nos apoyábamos, nos ayudábamos. Entre otras cosas, en trabajar, en trabajar la agricultura. Le tocaba a una ir primero a ayudar en las papas y después a la otra, y así” (De la Fuente *et al.*, 2010: 9-10).



Figura 25. Jóvenes jugando a las cartas españolas sobre una chalupa, posiblemente al truco, muy usual en estas zonas hasta el día de hoy (Fotogramas de Melinka y Antofagasta de Peter Hochhäusler, 1979. Archivo Patrimonial USACH)

Por otra parte, la carga emocional que suponía cada viaje afectaba directamente a esposas y madres, siendo la soledad, la espera, la incertidumbre y el miedo sentimientos que a diario visitaban la intimidad de las cocinas y huertas en tierra firme. Para paliar las aflicciones, muchas veces la compañía entre nuera y suegra, entre primas y hermanas o entre vecinas era vital para hacer llevadero el diario vivir. Cabe señalar que dentro del propio grupo familiar la mujer pasa a hacer “de papá y mamá”, por tanto, cumplía de máxima autoridad en su casa, pero a su vez sobre ella quedaba casi la totalidad de las labores de crianza y contención de sus hijos, lo cual resultaba un esfuerzo no menor (De la Fuente, 2010). “Las mujeres jugaban un rol de papá y mamá, porque por lo general eran casi todos los años un hijo, todas las familias grandes, y toda la pega era para la mamá. Los viejos andaban siete, ocho, nueve o cinco meses, y el papá llegaba de visita nomás un mes; llegaba a aparearse nomás, como animales, y después te hacen sentido muchas cosas, porque tú los miras desde (...) hacen sentido muchas cosas. Y cuesta entender cómo los viejos hacían esas cosas (S. F., 2020 en Olivares, Quiroz y Araya, 2021: 136).

De acuerdo con lo planteado por De la Fuente (2010), para acercarse a los largos viajes por los canales patagónicos no debe solo considerarse a las cuadrillas de navegantes, sino también que es un hecho social total sumamente complejo que rearticula, afecta e incumbe a la comunidad en general. En este sentido, es preciso tomar en cuenta las dinámicas presentes en tierra, antes, durante y después del zarpe, pues lo que sucede en el mar está interrelacionado con lo que ocurre en tierra.

Son las 5 p.m. Tras acabarnos una docena de empanadas de marisco y reírnos con las humoradas del animador del evento, se nos suman a la conversación la señora Mirta y Florentín, traen el mate y continuamos. Antes de viajar había que tener claridad acerca del motivo del viaje; las faenas más comunes que motivaron las salidas fueron la cholga seca, el róbalo y el ciprés, y las más extensas solían ser el lobo marino, las nutrias y coipos. Los tiempos de demora de cada viaje eran relativos, ya que dependían no solo del motivo del viaje, sino también de las condiciones climáticas, de las mareas, de las rutas escogidas y de las decisiones de la propia cuadrilla.



Figura 26. Primer fotograma: arquitectura de influencia chilota en Melinka, cubiertas y techos de tejuela orientadas al mar. Segundo y tercero: niñas de la localidad (Melinka y Antofagasta de Peter Hochhäusler, 1979. Archivo Patrimonial USACH)

Para los cazadores, un viaje usual era el de tres meses hasta el golfo de Penas, aunque también varios navegantes, especialmente cazadores, podían tener travesías de ocho meses, llegando hasta Punta Arenas. Humberto Cabero recuerda:

Cuando era cabro, tenía como doce o catorce años, trabajé en el carbón, hacía carbón y leña, y me conocieron ahí. En ese entonces no había gas, no había nada. Así que me dijeron don Soto Leiva: “¿Querís trabajar allá abajo?”, y yo le dije: “Listo nomás”. Oiga, pero yo pensé que era por un par de días nomás, una semana, no po, navegamos dos días, tres días. Yo, en mi ignorancia, pensaba que nos llevaban a Punta Arenas, así que llegamos al lugar, tiempo de invierno malo, el frío era duro, así que llegamos, estuvimos cuatro meses en isla Helena, la isla grande que tiene un faro para ir a Chacabuco, así que ahí nos quedamos nosotros con él, con los materiales, al otro día llegaron los buzos a trabajar ya. Pasaron cuatro meses y el capitán era un amigo que también era Monsalve, un cabro joven igual, y yo le dije: “Oiga, don Belisario, ¿cuándo nos llevan? ya andamos cuatro meses”. “Andan cuatro meses y ya andan llorando”, me dijo él, “buta, están principiando”. Quién me manda a preguntar, así que nos llevaron hasta el 5 de septiembre, nos piteamos ocho meses (2019).

Los primeros viajes al sur del Corcovado ocurrían generalmente en la adolescencia y significaban no solo adentrarse en las mareas por primera vez, sino que para los varones conllevaba una iniciación en las artes de la navegación y, de alguna manera, dejar la niñez en la casa de tejuelas para adentrarse en las intrigas de los canales patagónicos, el extremo sur. En otras faenas en las que profundizaré más adelante, como la extracción de mariscos o el pescado ahumado —a diferencia de la caza y el buceo—, era usual que participara todo el núcleo familiar, de modo que la chalupa era una extensión de la casa en tierra.

La salida la podía gestionar y costear el propio navegante o, de manera más usual, haciendo un trato con un empleador. El trato más usual por el maritorio aysenino era la habilitación, en que un patrón organizaba y financiaba las cuadrillas de navegantes encargando un producto que debían buscar en la

islería patagónica. El habilitador también costeaba los víveres necesarios para los meses de viaje y provisionaba los de las familias de los boteros que quedaron en tierra. Además, proporcionaba los implementos para llevar a cabo la actividad extractiva en cuestión (armas, redes, pólvora, traje, etc.), junto con la reparación de las embarcaciones (reemplazo de tablas, calafateo, pintura), lo mismo con el aparejo de la chalupa. Los alimentos cargados por la tripulación consistían principalmente “en papas, arroz, fideos, arvejas, porotos, no en grandes cantidades, para los días más o menos calculados. Porque cuando uno llega a un varadero no tiene tanto tiempo para andar descargando mucha cosa. Y por sobre todo el mate, ese sí que no podía faltar” (J. P., 2020).

A cambio de esta inversión, al habilitador se le garantiza la venta del producto encargado, como lo describe Rösner:

Sale el bote. Pescan y cazan, procesan sus presas en el lugar mismo de la captura y regresan con el bote cargado. Llegó el momento del reparto en presencia del dueño del bote y la tripulación. Se hacen seis montones iguales; por el bote y la red el almacenero recibe dos partes, mientras que las restantes cuatro son para la cuadrilla. El patrón les compra a los pescadores sus partes a bajo precio, descuenta los adelantos por víveres y paga el resto en efectivo. De esta entrada, los pescadores viven hasta el próximo viaje más largo (Rösner, 2016: 84, en Olivares, Quiroz y Araya, 2021: 102).

Los pescadores y cazadores no tenían los recursos necesarios para costear sus viajes, por lo que no les quedaba otra opción que aceptar este tipo de tratos en los que salían completamente desfavorecidos, pues estos largos y tempestuosos viajes apenas les alcanzaban para vivir y rara vez podían manejar efectivo. El uso de vales y el bajo precio en que compraban los productos los habilitadores agudizó los abusos laborales que ya tenían larga data en la navegación austral.

Estos viejos que eran de acá, Chaly Vega que habilitaba, yo alcancé un par de años andar habilitado, porque después juntamos nuestras propias monedas y nosotros lo traíamos solos, a nosotros, por lo menos a la generación mía,

teníamos que sacar del negocio un vale, y ya era demasiado tiempo la cuestión, y después optamos por juntar las monedas y habilitarnos solos. Pero el habilitador se aprovechaba mucho de la gente, era abuso la weá (S. F., 2020)” (Olivares, Quiroz y Araya, 2021: 167).

QUE TENGAN SUERTE EN LA SALIDA: SABERES E HITOS DE LA NAVEGACIÓN EN LOS ARCHIPIÉLAGOS DE AYSÉN

Luego de acordar todo en tierra es momento de zarpar. Las chalupas están cargadas y el viento sopla sur, el menor de los tripulantes que figura de popero de la embarcación ve cómo se pierde de vista la iglesia de su preciada Melinka. Va acompañado de su padre, hermano y tío; los mira remar, siente alivio. Recuerda que su abuelo también hizo aquel viaje por los canales a los trece años, pero desde Chiloé, cruzando el golfo del Corcovado. Ese era el primer hito de la navegación tradicional de estos archipiélagos y había que tener cuidado con él a causa de las corrientes marinas que cambiaban bruscamente en mar abierto, sin puerto cercano donde fondear.

En esos tiempos no había nada, no había un compás, un radar, no había nada, nada, pura esto, como le dijera, práctica nomás. (...) Yo que tengo varias pasadas al golfo como piloto, pero también me quedaba grande que me agarrara una tapazón y no supiera dónde voy. Y esos viejitos llegaban como quiera que esté la noche, como quiera que esté, da la vuelta y llegaban a un puerto... a fondear, es pura práctica, no se veía nada. Entonces uno valora esas partes, uno lo valora mucho (...) porque si se le cambiaba en un viaje largo un viento tenía que seguir a lo mejor a remo en contra de la marea, el avance no era mucho sino que era como mantenerse casi, pero había que hacerlo, no se podían quedar de brazos cruzados en medio del mar (Ulises M., Quellón) (De la Fuente *et al.*, 2010: 569).

El cruce del golfo ubicado entre Chiloé y las Guaitecas es uno de los recuerdos más visitados por los habitantes de los archipiélagos patagónicos, pues ellos o sus padres alguna vez cruzaron esa franja de mar y se establecieron en Aysén, primero en Melinka, luego en Puerto Aguirre. Otros siguieron

surcando el Corcovado después de asentarse en las Guaitecas, pues en Quellón, Ancud y Castro se vendían mejor los productos, los víveres eran más baratos y visitaban a sus familiares. Para cruzarlo se requería un conocimiento especializado del manejo de una embarcación a vela, además, el golfo presentaba una serie de retos asociados a los cambios de las condiciones ambientales. Segundino Chiguay comenta: “Lo complicado del Corcovado es que está bueno y en un ratito cambia el tiempo, no hay cómo pillarlo” (2020). El Corcovado en invierno era bien bravo.



Figura 27. Fachada principal de la caleta de Melinka vista desde una chalupa a vela (Melinka y Antofagasta de Peter Hochhäusler, 1979. Archivo Patrimonial USACH)

En la isla San Pedro, mismo lugar de la ballenera instalada por los noruegos a principios del siglo xx, las lanchas y chalupas esperan el viento sur para dirigirse a las Guaitecas. Los boteros confían en su conocimiento y en que los acompañará el buen tiempo o el favor de su santo patrón, que da el nombre a la isla que ahora los guarda a ellos y a otros tantos navegantes. Pese a ser continuamente atravesado por chilotes y guaitequeros,

el cruce del Corcovado fue un factor geográfico importante para distinguir culturalmente entre los navegantes asentados al sur y al norte del golfo. Una de las que incumbe a esta investigación es la presencia del chalupón. En el desarrollo de esta etnografía, así como en el trabajo Paula de la Fuente y su equipo, *Velas del Corcovado* (2010), se hace latente la escasa presencia del chalupón al sur de este golfo. Si bien existen relatos y antecedentes de estas naves en algunas faenas chilotas en Chonos y Guaitecas, se utilizaban para trabajos específicos que requerían mayor capacidad de cabotaje, como las pieles de lobo y el ciprés. Asimismo, el chalupón chilote, debido a sus características constructivas y complejidad del aparejo, resultaba más seguro y eficiente en mar abierto, donde cumplía el rol de transporte y carguero. Para el trabajo de los canales, Ulises M., de Quellón, señala: “Se recolectaba la pesca con esa embarcación chica y el chalupón grande se quedaba en el puerto donde se hacía el rancho, donde se juntaba la carga, donde se oreaba y se mantenía para ser transporte, entonces el chalupón grande cumplía ese rol, era más que nada de transporte de carga” (De la Fuente *et al.*, 2010: 574-575). Seguramente por esa falta de versatilidad exigida por los canales tampoco se encuentran muchos antecedentes de carpinteros de ribera que hayan construido chalupones de manera constante, y menos aún del uso doméstico del chalupón por parte de las comunidades de los archipiélagos de Aysén.

En contraste, la chalupa a vela, que tuvo su apogeo por las costas de Aysén y Chiloé a finales del siglo XIX y la primera mitad del XX, se encuentra presente en la historia familiar de cada familia de Melinka, estero de Copa o Repollal. En palabras de Humberto Cabero:

Ese era el auto antiguo, usted con su chalupa iba para donde quiera, yo la tenía bien aparejadita así po. Sin mentir, igual que esos yates la tenía, muy arregladita. Si allá siempre usábamos las veleras. Tenía una chalupa muy buena. ¿Sabe cómo se llamaba mi chalupa? Se llamaba MILAGROSA, porque cuando nosotros nos íbamos cargados de choritos, cholgas, de aquí, no sé cómo pasábamos con unas tempestades del este, oiga, y ahí es malo, ahora lo encuentro malo yo, antes no lo encontraba malo (2019).

El bote formaba parte de su diario vivir, “porque a los chicos los teníamos que ir a dejar al internado los lunes; cuatro, cinco de la mañana a remo y vela en chalupa... Chalupas a mala muerte porque yo tenía una chalupa que iba por allá y la proa iba por acá, se reían mucho de eso” (H. C., 2019).

Desde que se inicia la salida por la Patagonia insular occidental la chalupa se convierte no solo en un artefacto para desplazarse en el mar, sino también en una estructura de madera constituyente del habitar el territorio. En ella sus tripulantes, la cuadrilla, debían cumplir una serie de pautas más o menos definidas. La cuadrilla estaba compuesta por cuatro personas, aunque también podían ser tres o cinco. Generalmente había una estrecha relación parental entre los navegantes, por lo cual la chalupa funcionaba como una unidad habitacional de carácter familiar. Las labores de cada integrante de la cuadrilla a bordo variaban dependiendo de la faena en la cual se embarcaban, pero es posible advertir algunas constantes: la presencia del proero, puesto encargado de la conducción de la chalupa y ocupado por el jefe de familia o por el navegante con más experiencia de la tripulación; el malletero, que prepara los alimentos de los humanos y los perros, y el mediero con el popero, responsables de mantener y cuidar la embarcación (Olivares, Quiroz y Araya, 2021).

Entre los atributos otorgados por los guaitequeros a la chalupa a vela está el de ser una embarcación segura, pues debido a su doble proa corta bien la ola, permaneciendo a flote incluso en temporales. Este mismo diseño también permite una navegación limpia, porque es más ágil que un bote de popa. “¿Usted se fija que el bote es ancho? A ese la mar lo alcanza, y la chalupa no, tiene dos proas, no, no agarra agua, pasa nomás. En popa no le entra mar. Por eso, usted va por un norte y la mar está alta, usted le pone popa a la mar, cuando pasa la mar grande, ahí va donde quiera ir usted. Usábamos muy buenas velas, antes salía un tocuyo, un tocuyo grueso, de ese me conseguía yo, un aparejo de esos” (L. U., 2019). El hecho de que no entre agua muerta al bote, que podría parecer algo menor, es sumamente relevante para las operaciones extractivas tradicionales en los canales patagónicos, pues si se mojan las pieles o los paquetes de cholgas secas se ponen en riesgo meses de trabajo, ya que se pueden descomponer con la humedad.

A causa de su tamaño, las chalupas también son apreciadas por su fácil maniobrabilidad. Teniendo en consideración las características de los canales australes, su irregularidad, poca profundidad y escasos puertos en los cuales

atracar, una embarcación menor era sumamente útil, pues por un lado no corre el riesgo de encallar ni chocar fácilmente con los bajos y, por otro, permite varar fácilmente de ser necesario. La falta de playas donde atracar fue descrita tempranamente por Moraleda: “Es tal la escases o penuria de atracaderos en todo este archipiélago que precisa a llamar puerto a cualquiera pequeña playa de arena o lastre que se presenta, i aunque para saltar en ellas hai que vencer obstáculos, riesgos i atrasar la navegación” (Moraleda, 1888: 317, en Núñez *et al.*, 2016). Esto explicaría el *continuum* histórico de la ocupación de ciertas costas de los archipiélagos desde tiempos de los canoeros chonos a la fecha. Finalmente, otra ventaja que me fue mencionada fue su rapidez, pues, por ser liviana y contar con una vela de un solo mástil, podía alcanzar una velocidad importante sobre todo con los vientos adecuados. “Chalupa de una vela y foque, que ese es para que vaiga. Porque así es más liviana. Dan gusto cómo corren” (J. P., 2019).

Haciendo gala de su versatilidad, la chalupa de las Guaitecas se desplaza mediante remos (dos a seis dependiendo del tamaño) o de la vela. El aparejo de la chalupa es desmontable, y sus partes, foque, vela mayor y mástil, se utilizan para otras funciones dentro y fuera del mar. La vela por mucho tiempo fue el medio de propulsión más veloz y eficiente, y tiene al día de hoy algunas ventajas sobre el motor. Su uso requería un conocimiento especializado que los entrevistados advierten, las nuevas generaciones de navegantes no alcanzaron a conocer y por tanto no manejan.

El pescador o cazador debe saber leer las ráfagas de vientos, su dirección y potencia. No me adentraré en los complejos conocimientos de la navegación a vela, pero, a grandes rasgos, a los guaitequeros desde temprana edad se les enseñaba que el viento norte es indicador de temporales o mal tiempo, mientras que el viento sur o suroeste se asocia a una marea tranquila y estable. Partiendo de esta base, tener el viento a favor corresponde que pegue de popa a proa, momento en que se izan las velas para impulsar la nave. De haber poco viento a favor se debe atrincar la vela, o sea, tensar por medio de los cabos. En tanto, si el viento está de costado o es poco el viento en contra, se debe bordear la embarcación, o sea, navegar zigzagueando con el fin de impulsarse, manteniendo el foque, pero bajando la vela mayor.

Hay que atrincar la vela para que agarre viento, entonces el timón se carga más a un costado, hace una fuerza al timón, pero también corre

la embarcación (...). Para que corra, tengo que yo por ley tener un poco de viento a mi favor, aunque sea un poquitito de viento, atrincando bien la vela puedo bordear, puedo irme para allá y después volver para acá, depende de las mareas, entonces de a poco me voy acercando al lugar que yo quiero llegar. Por eso que la gente antigua no es como nosotros, que andamos rápido, queremos ir rápido, ellos sus viajes eran largos, lo poco era un mes que ellos salían acá de Melinka (J.V.) (Gale, Espinoza y Valdés, 2013: 53).

Por otra parte, cuando el viento es demasiado fuerte es preciso bajar la vela mayor porque puede dañarse o, peor aún, voltear la embarcación. Lo mismo si el viento en contra es muy fuerte o si no existe ventisca, se debía bajar el aparejo y continuar a remos.

Tengo pasado buenos atracaderos, una vez cruzamos (...) treinta millas afuera de aquí esta isla afuera al océano, íbamos a trabajar a esas islas, tengo corrido un temporal muy feo, ese día nosotros no esperábamos un sur westazo, nosotros traíamos un aparejo nuevo y chalupa nueva igual, chalupa grande, y vino ese temporal de por abajo, después embarcamos todo el aparejo adentro porque la chalupa tomaba mucha carrera con aparejo, a puro foque no más, tremendo temporal, nos pescó ese día, ese a nosotros nos cubría enteritos, ese golfo. Pero pasamos sí po (F. L.) (Gale, Espinoza y Valdés, 2013: 57).

Además de los vientos, quienes recorren los canales patagónicos deben mantener un buen manejo de sus geografías. Por eso, el conocimiento de algunas islas y canales se convierten en tópicos para las comunidades, como ocurre con el canal Puquítín, lugar en el cual las embarcaciones esperaban el viento norte para cruzar el golfo del Corcovado desde Guaitecas a Chiloé. Al parecer este lugar es también punto de encuentro entre navegantes, quienes podían permanecer esperando varios días las condiciones adecuadas para adentrarse en el mar. Otra forma de identificar sectores fue por medio de los recursos naturales de cada zona. Para doña Orfelina: “No, la gente iba nomás, se nombraba, choros gordos, punta quemada, avellanos, ellos mismos le ponen nombre, Sargazo, Colón, la Isla del Toro, antes la carta de navegación no existía, usted mira la carta de navegación, choros gordos no salían... Las personas decían vamos a Choros Gordos y todos iban” (Marticorena, 2009: 73).



Figura 28. Primer fotograma: dos niños reman en chalupa. Segundo y tercero: tras llegar a puerto, se retira el aparejo del bote (Melinka y Antofagasta de Peter Hochhäusler, 1979. Archivo Patrimonial USACH)

Fermín Lepío advierte “Nuestros instrumentos donde navegábamos eran nuestra vista, nuestros oídos y nuestra vista y el viento cómo iba y la mar como la llevábamos” (De la Fuente *et al.*, 2010). El conocimiento de las mareas era otro de los factores decisivos para un buen viaje; son dos las que se distinguen en la zona, la vaciante y la creciente. Las mareas tienen una relación directa con los ciclos lunares que acontecen cada mes y tenerlos en cuenta era importante para la navegación tradicional, pues permitían desplazarse por largas distancias a mayor velocidad siguiendo su sentido, que era para la vaciante de este a oeste y la creciente en su sentido inverso.

Quando ya está en merma, quando baja la luna, ya no baja casi nada, después de la marea, los desplazamientos de la marea son muy lentos y cuando vienen las lunaciones se desplaza la marea más mayores y desplaza la marea más rápido (...) cuando es llenante, no baja ni crece. La luna llena, baja más la marea (W.V.). Según en las partes ayuda la vaciante, la vaciante se va para el océano. Cuando es la creciente, viene para acá. Son seis horas de marea, seis horas de vaciante y seis horas de creciente (J.V.) (Marticorena, 2009: 99).

En definitiva, se requiere un conocimiento especializado que contemple un manejo eficiente de la embarcación a vela y remo, además de revisar constantemente los aspectos geográficos, climáticos, astronómicos y marítimos para llevar a cabo un viaje sin contratiempos por los canales de la Patagonia.

Otro de los hitos de navegación latente en la memoria de la gente de los canales es el istmo de Ofqui, franja de tierra y fango que conecta la laguna de San Rafael con el golfo de Penas. Ubicado a 209 millas de Repollal-Melinka y a 125 de Puerto Aguirre-Caleta Andrade, el *arrastradero*, como lo llaman los guaitequeros, era parte del itinerario de desplazamiento de los grupos canoeros, que funcionaba como frontera y punto de conexión entre los chonos y cauchue/kawésqar (Urbina, 2010). Esta ruta fue adoptada posteriormente por exploradores y militares, pero sobre todo por los navegantes chilotos. La principal motivación para atravesar el *arrastradero* era ahorrarse cruzar el golfo de Penas, espacio marítimo conocido por sus constantes y violentos temporales de mar abierto que golpean desde el oeste, y que difícilmente podrían ser navegados por una embarcación menor (Empeiraire, 1963).



Figura 29. Cruce de chalupa en el istmo de Ofqui, posiblemente en 1939 (Autor desconocido)

Para cazadores y pescadores, el cruce por el arrastradero de Ofqui significaba una organización compleja y, por sobre todo, una fatigosa travesía: “Recuerdo que íbamos en chalupas de siete metros, llevábamos tres botes, de a cuatro cada uno [cazadores], eran doce personas y pescábamos seis por lado. Los perros debían ser ‘acostumbrados’ si, porque si no nos dejaban sin víveres” (P. M.) (Olivares, Quiroz y Araya, 2021: 128). Para aliviar un poco la ruta, se buscaban las zonas con agua que llegara al menos hasta la cintura para hacer flotar los botes:

... hasta dónde íbamos a estar, hasta ahí llegábamos, pero ya teníamos que calcular dónde estaban más pozones y hasta ahí llegábamos, hasta donde están los pozones, echábamos las chalupas y vamos embarcando nuestras cosas (P. M.). A pesar de ser solo unos kilómetros, lo trabajado del desplazamiento podría tardar hasta tres días (Olivares, Quiroz y Araya, 2021: 129). Claro, pero demorábamos dos días, tres días en pasar los botes. Y donde nos pillaba la noche, “encarpábamos”, en mitad del pantano, pero en ese tiempo estaba despejado, había todo envaralado, con madejas, palos de canelo, era más fácil y como era plano, no costaba mucho pasar, pero era largo el trayecto, algunas partes que era más jodido, pero igual avanzábamos hartito en el día. Pero —por ejemplo— un bote solo, muy difícil que pase” (S. F.) (Olivares, Quiroz y Araya, 2021: 139).

Tras el trabajado recorrido de norte a sur, la cuadrilla obtiene su recompensa con la aparición del imponente golfo de Penas, con toda su furia e inmensidad. Luego, las cuadrillas de navegantes tomaban diferentes direcciones; unos seguían hacia el sur, rumbo a Puerto Natales, Puerto Edén o Punta Arenas. Otros bordeaban el golfo en peligrosas maniobras cerca de la península del Taitao hasta alcanzar el solitario faro del cabo Raper, donde tomaban rumbo norte.

ÉRAMOS PIELEROS: CAZADORES DE NUTRIAS, LOBOS Y COIPOS

A medida que me fui adentrando en las intrigas de los fiordos por medio de documentos y las memorias vivas de los habitantes de los archipiélagos, se hizo latente desde temprano la profunda relación entre la caza de mamíferos acuáticos y las chalupas a vela, que se remonta a los orígenes balleneros de los botes y su presencia en la zona austral a causa del uso que les daban los loboeros extranjeros durante el siglo XIX. Pero fue en las últimas décadas de aquel siglo y la primera mitad del XX cuando, por medio de la actividad cinegética local, la chalupa cumplió un rol especializado y específico de estos archipiélagos.

La primera parte del trabajo del campo de esta investigación la realicé junto al antropólogo Juan Carlos Olivares, quien estaba en búsqueda de los

cazadores de nutrias de la Patagonia insular occidental. Ahí conocimos antiguos pieleros que se embarcaron ellos y sus padres en una de las faenas más extensas y dificultosas desarrolladas en estos canales. No entraré los detalles de esta labor, pues hace poco tiempo Juan Carlos Olivares, Daniel Quiroz y Pedro Araya (2021) publicaron un libro detallado al respecto, pero intentaré centrarme en los aspectos asociados a la navegación y las dinámicas al interior de la chalupa durante las jornadas de caza, así como en la especificidad de las naves utilizadas.

La caza de nutrias, lobos marinos y coipos en los canales de la Patagonia fue una constante desde tiempos precolombinos hasta solo un par de décadas, y era parte importante de la vida cultural para los distintos grupos canoeros, para los antiguos chilotes y para los guaitequeros. Ya sea para la ingesta, uso de pieles o aceites, la actividad cinegética fue practicada por distintos sujetos sociales sobre todo indígenas, pero también mestizos y extranjeros, constituyendo un apartado central de la economía de las familias que habitaron la zona sur de Chiloé, las Guaitecas y las Huichas.

La caza de nutrias duraba entre uno y nueve meses dependiendo de lo lejano de las rutas y la suerte en el desarrollo de la actividad. La practicaron principalmente chilotes del sur con ascendencia indígena chona y huilliche por medio de la clásica habilitación detallada en el apartado anterior, pero con la particularidad de que en el encargo de pieles el habilitador, además de entregar las chalupas y los víveres, debía proporcionar la pólvora y las escopetas para la cacería. Tan significativa resultaban estas salidas que una vez que todo estaba arreglado en tierra: “A la salida acá, en ese tiempo, como no estaban prohibidas las armas —en ese tiempo cuando les decían los pieleros—, el cazador disparaba no sé cuántas veces, cuando íbamos saliendo. Era despedida, si era entretenida la weá, disparaban no sé cuántos tiros, como despedida para salir siete, nueve meses. Cuando llegábamos no, por lo general llegábamos de noche (S. F.)” (Olivares, Quiroz y Araya, 2021: 148).

Al igual que en otras faenas, las cuadrillas estaban compuestas principalmente por núcleos familiares que desempeñaban roles y acciones específicas una vez embarcados. Las purras de cazadores constaban del proero, que era el jefe de la incursión y uno de los responsables de abatir y dar muerte a la presa; del malletero, a cargo de la mantención de la chalupa y alimentar a los

perros; el mediero, cuya preocupación esencial era la embarcación y, finalmente, el popero, sujeto colaborador del mediero y responsable de cuidar la chalupa durante las noches. El viaje era “en bote no más, chalupas a remo, ocho metros [largo]. Cuatro [tripulantes], el proero, el malletero, el mediero y el popero tenía que ver con el bote, trabajaban los dos con el popero. Malletero, ese arreglaba el bote. También hacía la comida para los cachorritos que andábamos trayendo. El mediero, ese tenía que ver con la mantención del bote, trabajaban los dos con el popero. Eso sí, toda la tripulación tendrá que remar (G. C.)” (Olivares, Quiroz y Araya, 2021: 114).

Los cazadores utilizaban la chalupa y en muchos relatos se mencionó un tipo específico denominado “chalupa gatera”. Entre las características de esta subcategoría de chalupa se me habló de unas dimensiones menores, entre los seis y ocho metros de eslora, con menos de dos metros de manga aproximadamente, más angostas de lo habitual, lo que le daba una mayor maniobrabilidad y fácil varamiento. “Nosotros la mandábamos a hacer. Mi finada mujer mandaba a hacer una chalupa gatera; tenía sus cuatro remos nomás, era más finita esta chalupa. Aunque teníamos otra más grande para hacer otras cosas” (F. C., 2019). Un punto interesante al indagar en la caza de mamíferos fue que algunos cazadores mandaban a construir sus chalupas en madera de mañío y tinea en reemplazo del ciprés de las Guaitecas, madera con la que en general se construían las naves. Esto se debía a que las labores de caza de los gatos de mar, como se referían en la islería a los huillines y chungungos, se hacían en roqueríos, que golpeaban de manera constante la embarcación, y como el ciprés era una madera blanda, el casco se deterioraba con más facilidad. En contraste, para las faenas dedicadas al lobo marino las chalupas podían ser más grandes, pues la cantidad de pieles obtenidas con cada excursión solían ser mucho mayor, lo que demandaba más espacio dentro de borda: “Para el trabajo del gato no se requerían embarcaciones tan grandes. Para cuando se iba al lobo sí, porque se cazaban más” (J. P., 2020).

Las crías eran los lobos marinos de interés en las actividades cinegéticas chilotas-guaitequeras. A estos lobos pequeños se les denomina localmente “popitos”, adaptación del anglicismo *pups*, que significa “cachorro”, heredado seguramente de las actividades loberas inglesas y estadounidenses revisadas

en el capítulo anterior. Por tal motivo se requería esperar la época de parición, en el verano. El método empleado para la caza del lobo consistía en darles muerte por medio de golpes con garrotes de madera. “A palos se cazaba el lobo, ojalá que en el primer palito muera de un viaje para que no sufra tanto. Ahí se aprovechaba la piel y la carne” (J. V., 2019).



Figura 30. Hollub y los loberos muestran la caza del día, posando junto a los garrotes con que dan muerte a los lobos (Enrique Hollub 1934-1937, Colección Museo Regional de Aysén)

Se esperaba a que estuvieran desprevenidos para evitar que se sumergieran en el agua. Para acercarse de forma más sigilosa se empleaban algunos recursos estratégicos, como estar con el viento en contra para no ser detectados por los lobos mediante el olfato, y, más interesante aún en términos de navegación, envolvían con géneros las chumaceras de los botes con el fin de silenciar el movimiento de los remos.

Desembarcar en una lobería producía un gran estruendo a causa de los golpes, aullidos y la huida de centenares de lobos. Esta caótica lucha podía durar un par de horas y era considerada una actividad de riesgo para sus ejecutores. “Nosotros no hicimos eso, porque, en realidad, un amigo que yo tengo, Dago Ojeda, a ese lo fueron a buscar para acompañar, así que se metieron

a una caverna a sacar los lobitos, y aparece uno grande y otro más grande. Se encontró con el lobo y casi lo mató. Yo no quise porque uno puede morir ahí” (H. C., 2019).

En una misma salida podían cazar lobos y nutrias, pero le daban prioridad a una de estas labores, ya que los destinos de ambas actividades no siempre coincidían. No obstante, un hecho claro durante esta investigación es que las actividades cinegéticas de los animales mencionados las realizaban las mismas familias, pues es un trabajo especializado que no todos los habitantes de las Guaitecas y los Chonos desarrollaban, tal y como se expresa en este fragmento de una de las entrevistas hechas en Puerto Aguirre:

—Yo conozco todo, la isla de Guamblin, Purgatorio, El Faro, nos íbamos hasta por afuera. En la puntilla había una aparición de lobo y nosotros íbamos a darle palos a los popitos también. Daba lástima igual. Los comíamos nosotros y se los dábamos a los perros. En Guamblin puro lobo, no encontramos casi gato huillín. Nos veníamos con 20 sacos de esos paperos con cueros, de popito también. (...)

—¿Se dedicaba con su cuadrilla al lobo también?

—Sí po, éramos pieleros, no éramos tantos tampoco. Uno trabajaba en las partes más difíciles. Había días buenos y días malos, igual que en todo nomás.

—¿Y al coipo?

—También. Había que botarlos al agua, pero primero se les cargaba con los perros, parecido al gato. Había que hacerlo para ganarse la plata, fue otra vida (J. V., 2019).

En relación con las pieles de las nutrias de la Patagonia insular occidental, es preciso señalar que eran dos especies las capturadas. Una era el huillín (*Lontra provocax*), mamífero que habita lagos, humedales y canales interiores. Es una de las nutrias de mayor tamaño y puede medir hasta un metro y treintaicinco centímetros de largo incluyendo la cola, por ello, era la más preciada por los cazadores, ya que los habilitadores pagaban las pieles dependiendo de los centímetros. Por otra parte estaba el chungungo (*Lontra felina*), que habita en la zona litoral entre el océano y los roqueríos. De menor tamaño que el huillín,

podía medir un metro de largo incluyendo la cola. Era más fácil encontrarlos y darles caza que a las nutrias de canales interiores (Olivares, Quiroz y Araya, 2021).



Figura 31. Hollub y su cuadrilla junto a un perro surcando la laguna de San Rafael (Enrique Hollub, 1934-1937, Colección Museo Regional de Aysén)

Los cazadores seguían una ruta de navegación más o menos constante atendiendo a las localizaciones de cada especie de nutria. Las salidas se iniciaban en Melinka o Puerto Aguirre en dirección sur, desde donde bordeaban los canales interiores en búsqueda de los esquivos huillines. Esta primera parte de la travesía era agotadora y suponía dificultades de navegación, ya que había pocas playas donde fondear debido a lo selvático de los fiordos:

En las primeras etapas del viaje, en las aguas y costas interiores o “de adentro”, el avance longitudinal rumbo sur se hacía navegando al lado izquierdo de los canales —canal Costa, por ejemplo—, considerando el avance al derecho de quienes —en el circuito corto e interior— ya venían de regreso buscando el norte. La configuración orográfica y geológica del litoral,

y las islas, hacía del trabajo un tiempo de jornadas duras y fatigosas porque, “cuando te vas de aquí para abajo te metes por puros canales para dentro no más (...) acá adentro que es más selvático la cuestión (...) toda la orilla, piedra por piedra, si se avanzaba repoco en el día. Cuando encontrabas trabajo, avanzabas repoco. Por eso es que los viajes eran largos (S. F.) (Olivares, Quiroz y Araya, 2021: 149).

Luego de llegar hasta el istmo de Ofqui, algunas purras seguían más hacia el sur hasta Puerto Edén, donde vendían algunas de las pieles obtenidas para conseguir víveres para el largo camino de vuelta. Otros, en tanto, tras cruzar el istmo, bordeaban el golfo de Penas por la península del Taitao en uno de los sectores más peligrosos del viaje. En ambos casos, los gateros a su regreso tomaban dirección norte por el mar exterior, o sea, de cara al gran océano Pacífico. En esta ruta de vuelta se daba caza al chungungo: “Lo que tenía de bueno la vuelta, es que te daba más tiempo en los lugares, porque, con tanto tiempo los viejos se aprendían la cuestión y uno igual después sabía, que había lugares que, por lo general en las islas de ahí en el océano, son grandes y son harta playa, lugares buenos para caminar, no como acá adentro que es más selvático (S. F.)” (Olivares, Quiroz y Araya, 2021: 138). Una vez más arriba, a la altura del archipiélago de los Chonos, después de isla Patch, las cuadrillas comienzan a adentrarse por los canales nuevamente, siempre en dirección norte: “Es que igual tú venías del Pacífico, venías trabajando, te agarra el tiempo malo afuera, te metías para dentro, tenías harto canal de aquí para allá, y así vas saliendo por otro canal, vas saliendo para fuera, vas trabajando afuera y te vas metiendo. Así se trabaja, te vas metiendo y vas saliendo afuera y te metes por dentro (S. F.)” (Olivares, Quiroz y Araya, 2021: 141). El camino de vuelta era tan importante como el de ida en términos de caza. Luego de ocho meses podían cargar de treinta a sesenta pieles guardadas en sacos de papas. Generalmente atracaban los pieleros a sus caletas al anochecer, mientras el pueblo duerme.

Se prefiere dar caza al huillín durante el invierno, cuando su piel está más tupida, ya que su pelaje se alarga en el verano, quedando ralo y poco cotizado (Olivares, Quiroz y Araya, 2021: 87). Había dos procedimientos de caza: el proero dispara desde la embarcación cuando la nutria está en el agua o la

orilla, ojalá en la cabeza, para no dañar la piel del animal. La otra opción es darle caza con ayuda de los perros; los más pequeños sacaban a las nutrias de sus madrigueras para que los más grandes se encargaran de dar muerte al animal, que en muchos casos oponían fiera resistencia:

Cuando se trabajaba el gato, uno salía por dos meses, dos meses y meses y medio, y era entre 6 a 7 perros porque era el perro el que hacía el trabajo. El perro cazaba al gato por el olfato, también se usaba la escopeta, pero la escopeta y sin los perros no se hacía nada, el perro era lo principal para ese trabajo (...) El perro que se usaba siempre, era el perro chilote que le llamaban acá antes. Hay un perrito chico para meterse debajo de las piedras y el perro grande, porque siempre el chungungo intenta esconderse debajo de las piedras, así que los perros chicos lo aventaban de las piedras entonces cuando salían los pescaban los perros grandes (J. P., 2020).

Una vez capturadas, viene cuerear las pieles, proceso similar tanto en popitos como en coipos y nutrias. Se quitaba la piel del animal y se limpiaba, los cueros se estiraban por medio de varillas y se secaban en el interior de las ranchas construidas en los fiordos para este fin. Tras el oreado, los cueros eran mantenidos secos hasta que los entregaban a los habilitadores a la vuelta del viaje. La última generación de cazadores con quienes nos encontramos en el trayecto a Puerto Aguirre desarrollaron el oficio de manera semiclandestina: “Nosotros llegábamos a las pieles, pero no nos dábamos a conocer, porque en ese tiempo estaba prohibido, siempre decíamos que íbamos a los choros. Pero los cuatro botes llenos íbamos a trabajar ahí (P. M.)” (Olivares, Quiroz y Araya, 2021: 128). De esta forma, utilizando otras faenas como pantalla, disimulando los cueros entre los paquetes de cholgas ahumadas, fue decayendo el oficio. Su declive tuvo que ver con varios factores: la baja en la demanda de pieles debido a los cambios de moda en los centros metropolitanos, la regulación de la caza por parte de entidades del Estado y el requiese de las armas a los cazadores después del golpe militar de 1973. Así fue como en las últimas décadas del siglo xx esta actividad prácticamente se extinguió y quienes la practicaron debieron cobijarse en otras faenas habituales por los canales, pero que conservan gran parte de la forma de relacionarse con la

ecología marítima: “Era divertido, pero me dediqué después a la cholga porque era un trabajo más seguro (...) me dediqué a trabajar a la cholga seca, al pescado seco. Todo eso lo traíamos para acá cargados en chalupas, andábamos un mes, dos meses, a puro remo” (P. M., 2019).

PERROS DE AGUA: PRESENCIA NO HUMANA A BORDO

Iba camino a casa de Florentín Quedimán y a lo lejos noto un cuerpo desplazarse por el agua; venía desde lejos, desde el mar, “un huillín”, pensé en el acto. Después de tantos días entrevistando pieleros me sobresalté enseguida, pues solo los conocía por fotografías. Me calmé y barajé otras opciones: un ave marina, un lobo, desechos de la salmonera. A medida que se iba acercando se reducían las opciones, hasta que finalmente pude distinguir un perro que se acercaba a la playa, se sacudía el agua y entraba a una casa abriendo el cerco con propiedad. Lo mismo me sucedió en Caleta Andrade, donde al atardecer dos perros recorrían el canal nadando lentamente, volvían a la orilla y se secaban revolcándose en la arena. Estas situaciones me produjeron una gran impresión. Cuando fui en búsqueda de material visual y audiovisual de la Patagonia insular occidental, al revisar imagen por imagen lo que sucedía en el interior de la chalupa una cosa se repetía: la presencia de perros.

Perros y humanos arribaron juntos a América hace más de 11.000 años, y existen antecedentes de perros a la llegada de los españoles a los mares patagónicos. John Byron, tras naufragar al sur del golfo de Penas en 1741, fue encontrado por canoeros chonos y llevado hasta Chiloé por los locales. Durante el viaje convive con ellos y da cuenta de sus costumbres en sus memorias, donde se refiere a la presencia de estos animales y sus actividades:

Estos perros son de una ralea de animales de mui mal aspecto, pero mui sagaces i fáciles de adiestrar para este trabajo, que en apariencia es una clase de ejercicio poco agradable. Sin embargo, se aficianan mui pronto; parecen divertirse mucho i espresan contento ladrando cada vez que sacan la cabeza a flor de agua para respirar. Dos indias se meten al agua teniendo la red; entónces los perros, tomando una gran distancia, se sumergen en busca de los peces i los corren hacia la red (Byron, 1901: 84).

También hay relatos de la crianza y aprovechamiento del perro para la confección de vestimenta. En sus cartas, el jesuita Pedro Lozano en 1609 se refiere a ellos como perros grandes y lanudos, pero se discute que pudiera referirse a guanacos (Cárdenas, Montiel y Grace, 1991). Los kawésqar también solían llevarlos en sus canoas de corteza, donde compartían la parte trasera con los niños más grandes y detrás de las mujeres con los niños pequeños, cumpliendo un rol importante en la caza de las nutrias y coipos (Cárdenas, Montiel y Grace, 1991).

Esta constante en la relación entre embarcaciones menores y caninos se hace presente también en la navegación en chalupa por los canales de la Patagonia. En sus viajes, los pieleros consideraban los víveres para alimentar a los perros, que podían llegar a ocho por purra.

Embarcábamos siete perros; todos eran buenos pa trabajar, de esos casi no salían. Cuatro remeros, con ocho quintales de harina porque andábamos dos meses. Más la comida pa los perros. Igual harinilla, porque a esos, igual teníamos que prepararle su comida en las tardes (...). Sí, la alimentación no podía fallar, tú llevabas alimento para tus perros y para toda la temporada, comían alimento igual que nosotros (J. V., 2019).

Además de las labores de caza, los caninos ayudaban en otras faenas como la cholga y el róbalo ahumado. Para don Segundino, los perros eran buenos cazadores, pero también eran compañeros indispensables para los viajes largos, ya que servían de compañía y para proporcionar calor en el interior de la embarcación. Considero necesario mencionar la presencia de animales no humanos en el navegar en chalupa a vela no como un dato anecdótico, sino como dinámica cultural de la navegación tradicional en los canales de la Patagonia, que incorpora otras formas de vida además de la humana. Hoy por hoy, en las localidades de los Chonos y las Guaitecas es posible ver bastantes perros merodeando por las calles, ladrando o echados en la plaza principal. No están adiestrados en la caza de nutrias, pero aún se embarcan en los botes de los pescadores artesanales, a quienes acompañan en sus faenas.

Me levanté temprano, nuevamente me dirijo a la casa de Florentín, pues íbamos a bordear las Guaitecas en su chalupa a vela y motor. Antes de zarpar

desde el muelle se sube otro tripulante, el perro de Florentín, que da un salto decidido y sube a la chalupa, ladrando hacia Melinka desde la punta de la proa. Pienso en la probabilidad de que los perros vistos en este viaje sean descendientes de los antiguos perros gateros. El perro de Florentín se ve igual que yo al zarpar: entusiasmado.



Figura 32. Cuadrilla junto a sus perros, junto a canasto tradicional confeccionado con canutillo (Enrique Hollub, 1934-1937, Colección Museo Regional de Aysén)

MARISQUEO Y PESCA TRADICIONAL: LA CHOLGA SECA Y EL RÓBALO AHUMADO

Otras de las actividades más habituales llevadas a cabo en chalupa corresponde a la faena de la cholga seca y el róbalo ahumado. Son prácticas de data precolombina de tradición canoera que siguieron desarrollándose durante el periodo colonial y republicano. Actualmente se realizan en paralelo a las otras actividades extractivas de la zona, y son parte fundamental de la identidad culinaria y tecnológica de los archipiélagos de Aysén (Saavedra, 2011).

Es una labor de subsistencia y comercio a pequeña escala, desarrollada en los archipiélagos de Chiloé, las Guaitecas y los Chonos. Para su comercialización

—desde Melinka a Puerto Montt—, que tuvo su apogeo durante la primera mitad del siglo xx, la habitación era el pacto laboral más común, al igual como sucedió con las pieles. Las cuadrillas, compuestas de huilliches y criollos chilotos, salían a mariscar en chalupas por largas temporadas en zonas conocidas por los boteros, que se establecían en alguna playa o puerto cercano, donde construían sus ranchas, que habitaban por largas temporadas. En palabras de Saavedra:

Una familia o en otro caso una cuadrilla cholguera o maderera, chilota lo más probable, podía internarse en el vasto archipiélago por cuatro, cinco, seis meses, un año incluso, instalarse tal vez en algún punto indeterminado, construir las “infraestructuras” básicas para el secado de los peces o los mariscos y procesar en ese lugar. Luego regresar a Chiloé o Melinka o bien “entregar” en alguna costa cercana (Saavedra, 2011: 217).

Don Juan Piucol me comenta que los ranchos levantados por los fiordos eran fundamentales en las faenas y que podían ser pequeños o de gran tamaño. Cuando se trasladaban de la isla, en ocasiones se llevaban los materiales del rancho, mientras que en otras los dejaban en el lugar y las estructuras principales eran reutilizadas por nuevas cuadrillas.

Esas ranchas se hacían de junquillo, y hay otra que le llaman canutillo, que es más firme. También está la paja ratonera, que también es muy buena para el techo, y para las orillas para abajo se hacía con puras ramas de cualquier árbol. Los ranchos aguantan, nosotros teníamos un rancho pesquero de Puerto Aguirre hacia afuera, en el canal Darwin, ahí teníamos un rancho de diecinueve metros de largo para dos cuadrillas de cinco personas. Y a ese íbamos a trabajar todos los años, como de dos cuadrillas y eso, más o menos la primera vez que se hizo duró como once años, y de ahí tuvimos que renovar el techo. En esos ranchos tenía que estar el fuego estable, porque si usted lo deja un año sin fuego, ahí ya se empieza a podrir. Cuanto más fuego tiene dura más, porque el mismo humo va como impregnándose en el canutillo, que le decimos nosotros, o la paja. Y eso va haciendo una cosa, queda como cemento

el hollín, ojalá sí estuviera el fuego todo el año, duraría más. Ahí se seca-ba la cholga, el robalo también. Si no quedaban muy secos se empezaba a honguear, quedaba muy blando (J. P., 2020).

Como se aprecia, los navegantes debían conocer bien las especies vege-tales disponibles para con ellas construir sus ranchos.

Antes del secado, las cholgas deben cocerse a la manera de un curanto durante unos cuarenta minutos; luego se descorchan y colocan sobre la car-pa, para lo que se utilizaba usualmente la vela de la chalupa, hecha de lona o tocuyo. Se pasaban por el secador por un poco más de una hora. Final-mente, con varas de junquillo, muy abundantes por estas geografías, se pro-cede a ensartar las cholgas en seis a siete por sarta, para luego ubicarlas estratégicamente en la rancho. Al cargar los productos secados o ahuma-dos era fundamental protegerlos de las lluvias, la humedad o salpicaduras de agua marina, para lo cual la chalupa contaba con la ventaja de su diseño de doble proa, que evitaba que entrara agua muerta. Con el mismo fin, las sartas de cholgas y róbalo eran cuidadosamente cubiertas al interior del bote con cueros de lobo marino y de vacuno.

Para extraer la cholga se usaban varios métodos. El primero era la reco-lección de orilla, en el que las y los recolectores buscaban lugares displayados y esperaban a que la marea bajara para recoger el marisco (Gale, Espinoza y Valdés, 2013). También se buceaba, primero con escafandra y con buzo rana después. El compresor se alojaba en la popa de la chalupa, sin embargo, no to-das las familias guaitequeras tenían acceso a compresores y trajes de buzo, de modo que, sobre todo en la primera mitad del siglo xx, se buceaba para el trabajo de las conserveras y no de la cholga ahumada, aunque, claro está, ambas formas de extracción convivían incluso en los mismos núcleos familia-res. La técnica de extracción artesanal más común era usando ganchos de tres puntas amarrados a una vara que podía medir de cinco a seis metros. Los gan-chos eran de fabricación artesanal y las varas solían ser de luma. “Al identifi-car la zona de cholgas y engancharlas se procedía al gancheo. Cuando bajaba la marea se raspaba la cholga con unas paletas de hierro para que se suelte de la piedra y poder llevarlas en canastos de manila (*Phormium tenax*) a los botes, el cual se traslada al campamento” (Gale, Espinoza y Valdés, 2013: 16-17). Para

encontrar los bancos el principal método era el boca a boca entre mariscadores y mariscadoras, sin embargo, también se podía observar el movimiento de las mareas y reconocer a algunas aves que sobrevuelan estos lugares y bucean para consumir los mariscos, tal es el caso del lile (Marticorena, 2009).

Esta labor, a diferencia de la caza de mamíferos, era realizada en ocasiones por toda la familia: los hombres en la mar buscaban los moluscos, mientras que las mujeres se dedicaban a su preparación y recolección en tierra. María Llancahuén dice:

Lo mariscaba, lo sacaba, después lo cocía, lo ensartaba con un junquillo, se cocía la cholga en curantos y después cuando ya hallaron otra forma de hacerlo lo cocían en tacho, sí, (...) se hacía unas ranchitas pa' abajo pa' orearlo, la cholga se ensartaba en junquillo, se hacía una aguja bien sea de alambre o de madera, sí, así ensartaba la cholga uno, yo trabajé mucho en eso, ¡uh!, cuando yo era niña de 11 años, cuando ya empecé a andar con mi finao' papá y él nos hacía trabajar, salíamos él, yo, con otro chico que creció y mi otra hermana que está fallecida, cuatro... me gustaba trabajar, trabajamos con él, andábamos con mi papá... en veces andábamos unos 20 días, un mes también, ese era el viaje que hacía uno, hacíamos una casita de paja, ahí vivíamos pa' mientras trabajábamos... era bien no má', era distinto que ahora sí, porque ahora está más cambio', la diferencia era que uno andaba durmiendo pa' donde quiera, ahí hacía su ranchito y dormía, después se levantaba a trabajar y eso, y ahí ya venía y a su casa otra vez (Ponce, Pastrán y Berríos, 2008: 61).

También hay antecedentes de cuadrillas compuestas por mujeres en Puerto Aguirre y Melinka, mientras que en Chiloé solo estaban integradas por hombres. Así lo cuenta Orfelina:

Habían unas mujeres que se iban solas a la cholga, puras mujeres, a pura vela, la abuelita María está viva, tiene como 90 años, iban puras mujeres, María Llancahuén, se enfermaron las otras, eran tres hermanas, dos meses a la cholga y a la pesca, a remo y a vela, iban lejos, una semana o 10 días a remo, cuando las pescaba el viento en contra

las pescaban no más. Y después, se volvían a habilitar, venían a vender lo que sacaban y volvían, después la más chica tuvo familia, y se la llevaba igual todo con guagüita y todo se iban, sus papás murieron, sabían hacer de todo, conocían los puertos. Porque no va a ir así no más (Marticorena, 2009: 77).

Si bien no era una práctica tan extendida, es necesario advertir la presencia de mujeres en la navegación en chalupa por medio de estas prácticas de subsistencia.

Similar es la faena del róbalo ahumado en lo que respecta al procesado, pero se diferencia en la forma de captura y las técnicas de navegación. Se requiere de mayor movilidad en la chalupa para quienes se dedican al pez. Para este tipo de pesca artesanal el instrumento de más usual es la red robalera de tres mantas.

Uno salía a pescar y hacía casas, unas chozas por abajo y andaba 20 días, 25 días y lo traía ahumado el pescao', el róbalo, lo secaba, lo envaralaba con ciprés y lo ahumaba... por mientras quedaba uno haciendo el fuego y los otros tres salían a hacer otra salía pa' bajo, traía 500, 600 róbalos más y ahí lo ahumaba otra vez... cuando estaban unos 2.000 róbalos y ahí venía para acá... andábamos 20 a 25 días por ahí, claro, ese era la faena, se saca con red, con red así en la orilla nomás, no a medio, como trabajan los barcos, así como en la arena por ahí, uno con el remo a medio y el otro con una botavara apuntalando y hace tipo un círculo y allí llegan los peces, por abajo hay mucho róbalo, ¡uf!, hasta 200 levantamos en un lance pu', 200 róbalos en una sola tirá, en veces, claro, daba gusto. Ahora se terminó toda esa faena pu' (...) en un rato no ma', 10 minutos, 15 a lo mucho, claro, sacaba el pescao' y si había otra playa por ahí, otra tirá' de remo, así era, era bonito. (...) salíamos cuatro, era una cuadrilla de cuatro, quedaba uno secando el róbalo y por mientras los otros íbamos a andar unos tres, cuatro días a hacer otra pesca más y el que quedaba en la casa ya tenía el pescao' oreao' (...) en febrero pa' adelante, hasta agosto, en agosto ya se hecha a pique el pescao' (A. Ñ.) (Ponce, Pastrían y Berríos, 2008: 69).



Figura 33. Fotogramas de dos cuadrillas en chalupas ofreciendo sartas de cholga seca y erizo. Cabe destacar la corta edad de los navegantes, lo que, junto a la presencia de perros, se repite en los diferentes archivos visuales (Gerstmann, 1939-1950)

El proceso de secado y ahumado estaba supeditado a la temperatura ambiente, la humedad y por sobre todo al viento. Luego de abrir y limpiar el pescado se procedía al salado, que podía tardar un día, y a continuación se envaralaba, es decir, se juntaban y colgaban los peces en la ranchara; a los más grandes se les ponían tres varales y a los más chicos, uno. Después venía el ahumado, que tardaba alrededor de siete días y dependía del viento, pues retrasaba el proceso. Finalmente, pasados los días, con el pescado ya seco, se agrega la próxima carga de pescado que traían en la chalupa, mientras uno se quedaba atendiendo los pescados en tierra. Pese a la gran cantidad de pescados que solían llevar a los mercados de Melinka y Chiloé, el producto no se pagaba bien en las caletas.

Estas dos faenas constituyen parte importante de las prácticas tradicionales de los archipiélagos de Aysén, y fueron los principales pilares para la subsistencia de la unidad familiar durante la segunda mitad del siglo XIX y XX, en paralelo a otras actividades, como el madereo o la caza. Pero, más aún, son parte importante de su *habitus*, en tanto comunidades insulares con una incipiente cultura marítima. Sobre todo en el caso de la cholga, se involucra toda la familia en su preparación y pasan varios meses en los ranchos elaborados con especies vegetales.

Es preciso detenerse en estas estructuras habitacionales de características semidesmontables, pues son, junto con las chalupas, los dos hitos arquitecturales en la navegación tradicional por los canales. Ambas estructuras cumplen una doble tarea. Por un lado, son herramientas de trabajo centrales para la pesca y la caza, sobre todo de los productos que requieren procesos para su conservación, como las pieles, el róbalo y la cholga. A su vez, constituyeron las unidades habitacionales de los navegantes guaiteros, parte importante de su vida social, capital simbólico y arraigo maritorial. Es en estas ranchas y carpas —en algunos casos, forradas con las velas de la chalupas— donde se guarecían de la lluvia cuando la tormenta impedía seguir navegando; cuando el agua venía de arriba, de los costados y hasta de abajo; cuando la cuadrilla hablaba de sus familiares repartidos por la islería alrededor del fogón; cuando se preocupaban porque no habían dado caza a ningún gato en toda la semana; cuando maldecían a los patrones por el injusto pago por los centenares de róbalos entregados en el último viaje; cuando se daban cuenta de que se acababan las provisiones y solo quedaba la yerba mate, los perros y los laberínticos canales.



Figura 34. Buzos en chalupa zarpando de Puerto Aguirre, 1960 (Autor desconocido)

La extracción de recursos bentónicos iniciada en el siglo xx con la presencia de industrias conserveras convivió con la pesca artesanal, pero su lógica de producción fue diferente, pues los tiempos de las faenas eran más cortos, tenían más acceso a tecnologías y poseían conocimientos de producción. De tal forma, para 1940 este tipo de extracción comienza a ganar terreno sobre las actividades clásicas antes mencionadas, la diversificación de los productos marinos que compraban las conserveras, el ahorro del proceso de ahumado y la baja en la demanda de los productos tradicionales afectaron la frecuencia de estas prácticas. Es así como

una segunda ola migratoria de chilotes y melinkanos se asentará de manera permanente más al sur, siguiendo por el canal Moraleda, en el archipiélago de las Huichas, fundándose Caleta Andrade, Estero Copa y Puerto Aguirre en los años cuarenta (Saavedra, 2011).

Aun así, se siguió utilizando la chalupa e incluso no cambiaron en demasía los trabajos bentónicos:

Claro, se hacían faenas completas, generalmente era un trabajo familiar. Los papás trabajaban con los hijos mayores y así sucesivamente. Y al principio, al principio, no era solo la faena del papá, se iba toda la familia. La mamá igual se iba a trabajar, se iba con toda la familia y se llevaban hasta las gallinas, imagínate. Yo no alcancé a vivir ese proceso, pero todos mis hermanos me cuentan que vivieron por diferentes sectores. Por ejemplo, en Teresa, que hablábamos ayer, se fueron con todo y armaron una casa y estuvieron ahí, porque la faena duró mucho tiempo. Ahí estuvieron trabajando, porque se hacía un poco de todo, había una especie de conservera. Se compraba todo, ostra, marisco en general. Ahí mismo estaba todo (N. M., 2019).

La comunidad guaitequera recuerda una serie de lugares en los cuales habría bancos de mariscos. Entre los que salieron a colación en las entrevistas y fuentes documentales podemos mencionar isla Traiguén, canal Carrera del Diablo, isla Tahuenahuec, isla Johnson, entre tantas otras. No obstante, la aparición del buzo rana supuso una redistribución de las zonas extractivas en los canales patagónicos, pues se descubrieron bancos naturales en aguas más profundas y cercanas a los asentamientos, lo que acortó los viajes para obtener el recurso. Doña Orfelina así lo relata: “Antes se iba a la ciega, no conocían puerto, nada, pero antes la cholga estaba cerca y abundante. Se sacaba a puro gancho y ahora puro buzo” (Marticorena, 2009: 105).

Las chalupas utilizadas para las actividades bentónicas, sobre todo asociadas a las labores de buzo, eran de mayor tamaño —ocho o nueve metros de eslora— y con más capacidad de carga que las gateras, pues, por un lado, al garantizarse la compra de mariscos por parte de las conserveras y contar con las tecnologías de buceo, se aceleró el proceso extractivo, pasando

de una labor de corte familiar a una mayormente cuantificada. Mientras que, por otra parte, la presencia del compresor dentro de la embarcación —ubicado generalmente en el centro o más cercano a la proa— suponía una disminución importante de la posibilidad de carga, más aún cuando se implementó el motor dentro de la borda a la chalupa.

Como veremos en el siguiente apartado, en las últimas dos décadas del siglo xx mermaron fuertemente las actividades tradicionales de pesca, mientras que las de caza derechamente desaparecieron. Las pesqueras y las salmoneras que se instalan en los canales con prácticas intensivas de extracción traen consigo nuevas dinámicas sociales en torno a la navegación (Saavedra, 2011). Para quienes seguirán cultivando la pesca artesanal en chalupa durante esta última etapa será la recolección del erizo el nuevo recurso prioritario, no obstante, este proceso será mucho más normado, debido en parte a la promulgación de la ley de pesca a principios de los noventa, que regula las áreas de manejo, entre otras cuestiones (Marticorena, 2009). También algunas dinámicas arriba de los botes sufrirán modificaciones en relación con las actividades bentónicas tradicionales: “Son tres —tripulantes—, pero se acostumbra a decir cuadrilla, porque antes eran cuatro, a la cholga; y después eran tres, un asistente y dos buzos, pero se quedó con la idea de llamarlo cuadrilla, siendo que son tres” (Saavedra, 2007: 1702).

En síntesis, al trazar el recorrido de las actividades de pesca más relevantes en los archipiélagos de Aysén desde la aparición de las chalupas por aquellas costas, en primer lugar se encuentra la caza extranjera de lobos marinos durante el siglo xix, luego la explotación del ciprés de las Guaitecas, seguida de las balleneras en Guafo y Chiloé a comienzos del siglo xx. Se pasa después al principal periodo de esta embarcación durante la primera mitad del siglo xx con la caza local de lobos marinos y nutrias, en conjunto con la cholga y el pescado seco. Hacia los años cuarenta, el trabajo bentónico adquiere protagonismo y convive con las actividades previamente señaladas. Desde los años ochenta en adelante se acelera la presión extractiva en los canales, cambian las tecnologías y las dinámicas de navegación en su conjunto, todo lo cual resintió fuertemente la ecología insular, primero con el loco y la merluza austral, y posteriormente con las granzas de salmones (Saavedra, 2011). Finalmente, cabe decir que hubo otras

actividades auxiliares que no fueron descritas en líneas anteriores y que formaban parte del cotidiano de los y las protagonistas de estas historias, pero que no fueron fundamentales en el uso y desarrollo de la embarcación que aquí nos convoca. La extracción del oro en el siglo XIX y XX, la luga y la caza del quetro, entre otras aves marinas, fueron prácticas que también se desarrollaron por los mares de la Patagonia.

TRANSICIÓN Y OCASO: LA LLEGADA DEL MOTOR, CHALUPAS HÍBRIDAS Y REZAGADAS

Nadie me esperaba, pero cada mañana salía a caminar por Caleta Andrade: la arquitectura de tejuelas, los muelles en remodelación, los pescadores arreglando redes, lo cotidiano que nos habla de las formas de vida. Un día atracó el crucero SKORPIOS II, desembarcaron sus tripulantes y en caravana recorrieron el pueblo. Dispararon con sus cámaras, e incluso me fotografiaron a mí. “Así se siente que te apunten, etnógrafo”, pensé. Les fotografíe de vuelta (una casa de espejos se vuelve a veces el mundo contemporáneo). Los turistas venían desde distintas partes del globo, oí portugués e inglés, pero seguramente en ese grupo se hablaba al menos un par de lenguas más. Puerto Aguirre no era más que una parada, el destino principal del barco era la laguna de San Rafael con sus deslumbrantes cuerpos de hielo. Después de un rato paseando, el grupo volvió al crucero hasta que zarpó y se perdió entre los fiordos hacia el sur. No era el único que estaba pendiente de la nave, pues la única artesana que había en el lugar me comenta “que el futuro de Puerto Aguirre está en el turismo, que se debe hermostrar la ciudad”, a lo que yo asiento automáticamente con la cabeza, pero en realidad estaba ido, no sabía qué decir, solo pensaba que las aguas de la Patagonia cambian rápido.

Para comprender las transformaciones tecnológicas y el posterior declive de la chalupa a vela es preciso atender al contexto socioeconómico de las costas australes de los últimos cuarenta años, pues las embarcaciones cumplen un rol central en las actividades costeras y se ven directamente influidas por las dinámicas productivas. Así fue con el SKORPIOS II, turismo de alta costura cuya expresión náutica era un elegante crucero; la subsistencia canoera tenía forma de dalca; la antigua pesca artesanal en general era realizada con chalupa a vela: y la actual industria salmonera tiene forma de lancha de fibra

de vidrio. Este pequeño resumen tiene sus matices y complejidades, pero es una muestra de las diferentes formas de navegar por los canales australes, expresadas en las distintas embarcaciones.

Gonzalo Saavedra cuenta que en 1985 un buque de factoría exploró los canales ayseninos y encontró numerosos caladeros de merluza, recurso sumamente apetecido en los mercados españoles. No obstante, el hallazgo se encontraba en una zona reservada para la pesca artesanal, por lo que la estrategia de los capitales pesqueros localizados en Puerto Montt fue incentivar la creación de flotas artesanales que se ubicaron en zonas estratégicas del maritorio austral. A este fenómeno se le conoció como el *boom* de la merluza, y significó el inicio de un cambio en las dinámicas costeras de Aysén que tiene un *continuum* hasta el día de hoy (Saavedra, 2011).

Esta segunda etapa extractivista —la primera es la del ciprés en el siglo XIX, con su éxodo de hacheros en la islería austral— se aceleró con la extracción del loco a comienzos de los noventa, pero principalmente, y de manera devastadora, con la industria salmonera, que en la actualidad sigue multiplicándose por la zona litoral de la Patagonia, lo que ha afectado radicalmente las formas de vida humanas y no humanas.

Las salmoneras impactaron de manera definitiva las economías locales, en particular la bentónica (la cholga, la almeja y actualmente el erizo), pues en términos ecológicos la salmonicultura a gran escala es sumamente perjudicial para el fondo marino, de modo que los buzos se vieron obligados a dejar su modo artesanal de extracción para prestar sus servicios en las granjas salmoneras.

Aunque ya desde hacía tiempo los mercados locales convivieron con industrias distribuidas por las costas de Aysén, como las conserveras y balleneras, Saavedra agrega:

También sería evidente que las economías bentónicas de todas estas comunidades ya se encontraban conectadas con los mercados regionales, nacionales e incluso internacionales. De hecho, los orígenes de todos estos asentamientos se deben en buena medida a la expansión de capitales que, desde fines del siglo XIX, buscaron las preciadas materias primas del mundo costero austral. Esta suerte de coexistencia y/o convergencia entre economía mercantil y prácticas económicas locales, no implicaron una ruptura radical

respecto de estas últimas. Más bien puede decirse que las diversas avanzadas primario-exportadoras del siglo xx tienden a adaptarse a esas prácticas de extracción y uso de los recursos costeros articulando configuraciones mixtas o híbridas. (...) Sin embargo es necesario insistir en lo que habíamos referido más arriba: las economías locales están inmersas en dinámicas que las trascienden en cuanto a su configuración cultural, es más, las dinámicas del capital las modifican e incluso en un rango más radical las exterminan (2011: 203).

En las caletas, las mallas y tubos, desechos de las salmoneras traídos por las mareas, se utilizan para cercar las viviendas. Muchos de los antiguos trabajadores del mar ven con preocupación la naturaleza de los nuevos tiempos, pues el avance de la industria ya ha mostrado sus efectos tanto en el medio marítimo como en el tejido social, alterando el ecosistema austral y arrinconando prácticas ancestrales de subsistencia que cada vez son menos cotidianas (Saavedra, 2011).

Las transformaciones económicas en los mares australes también suponen una avanzada en inversiones tecnológicas y de infraestructuras que se manifiestan en fastuosos muelles, embarcaciones sofisticadas e instalaciones de costas millonarios (Saavedra, 2011). Es en este punto en donde la embarcación que nos convoca se ve directamente afectada. Don Jorge Lepío, cazador de nutrias y lobos, así como la mayoría de los carpinteros de ribera entrevistados, sitúa la llegada del motor a mediados de los años setenta, aunque durante un tiempo su uso fue escaso debido a su poca practicidad y al alto valor del combustible. Estos motores eran centrados, o sea, iban dentro de la chalupa. Algunos de los motores mencionados en las conversaciones fueron los de las marcas Kolher y Clinton, bencineros.

El advenimiento de las pesqueras en los ochenta popularizó en primera instancia el uso de motores en las embarcaciones, fenómeno que se profundizó en los noventa con las plantas salmoneras. Los cambios en la producción, mayormente tecnificada y cuantificada, supusieron la aceleración en los procesos extractivos de las especies marinas, por lo cual se requirió de nuevas embarcaciones, más rápidas y con mayor capacidad de carga. Otro factor fue el aumento de la conectividad con el resto del país, que permitió la llegada y la compra de herramientas y máquinas de distinta índole.

Para la chalupa, la llegada del motor implicó un proceso de adaptación que comenzó con su incorporación a las construidas con anterioridad. Así, se fue reemplazando en primera instancia el aparejo por un motor centrado. Esto es importante, pues si bien hoy en las costas de Aysén es posible encontrar chalupas en las caletas, en su mayoría son con motor o solo con remos. La disminución de las velas fue la primera repercusión de la llegada del motor. En esta última etapa, quienes siguieron utilizando aparejo reemplazaron la vela de tocuyo o lona por unas de nylon.

Posteriormente, ya con el motor popularizado, tuvieron lugar modificaciones morfológicas. Es así como la chalupa se ensanchó para aumentar su capacidad de carga y en algunos casos se incorporaron cabinas. También había chalupas con motor fuera de borda. Don Juan Piucol dice que “se podían poner también fuera de borda, pero había que ponerle unas tablas gruesas que quede firme, pero el motor fuera de borda se usó poco por el gasto de combustible. Acá era difícil tener bencina, venía toda de Puerto Montt, porque yo cuando trabajaba acá, había un curita que me mandaba la bencina por tambor en el barco, el padre Raúl Baeremaecker, que vino a misionar muchos años acá” (2020). Sin embargo, las chalupas con motor dentro de borda tenían una serie de desventajas que terminaron contribuyendo a su reemplazo por botes con espejo. Una de ellas era que el motor centrado quitaba bodega a la embarcación, lo que era particularmente problemático para los buzos, quienes, además del motor, debían incorporar el compresor de aire, lo que impedía almacenar la cantidad deseada de mariscos en la nave.

El exponencial aumento de las industrias pesqueras y salmoneras permitió a los pescadores renovar sus botes, quienes pedían a los carpinteros de ribera locales y afuerinos ya no la clásica chalupa de doble proa, sino botes con espejo que permitieran instalar un motor fuera de borda, cada vez más necesario en el negocio y más asequible para los pescadores australes. De esta forma fueron disminuyendo las chalupas en estos últimos cuarenta años, en los que quedaron reducidas a unas cuantas construidas hace ya un par de décadas, uno que otro ejemplar expuesto en los museos regionales de Ancud y Aysén, o algunas construidas con la ayuda de instituciones estatales para recordar el patrimonio de los mares de los archipiélagos de Chiloé, las Guaitecas y los Chonos.



Figura 35. Florentín Quedimán navegando en su chalupa, utilizando en el primer fotograma el motor y después desplegando la vela hecha de nylon. Melinka, 2020 (Elaboración propia)

Actualmente son los botes de madera con espejo los que están perdiendo terreno por el litoral austral. Desde comienzos del 2000 ha habido un aumento intensivo de embarcaciones de fibra de vidrio, que han puesto incluso en peligro la labor de los carpinteros de ribera. Son las naves de la nueva etapa extractiva, paisaje de jaulas, trabajadores precarizados, persecución laboral y ecocidio.

Para los cultores de la navegación tradicional la llegada del motor y la disminución de las chalupas significó un cambio en la forma en que los habitantes de las Guaitecas se relacionan con sus paisajes de agua. Don Fermín Lepío, de Melinka, comenta: “Ni tienen bote acá, la gente ahora toda andan en vehículo ahora que hay carretera [camino a Repollal], antes no, antes de haber carretera se andaba en puro bote (...) eso ya se perdió ya, ya no hay pescador, no hay cholguero, no hay nada, puro trabajo de erizo no más” (Gale, Espinoza y Valdés, 2013: 61). Por otra parte, quienes sí salen a la mar lo hacen en temporalidades distintas y en faenas mucho más cortas, debido a la aceleración del proceso productivo y por sobre todo a una mayor independencia respecto de cuestiones ambientales. “Con las mareas vaciante para abajo, hasta cierta parte, ahora casi nadie pesca la marea por el bote a motor. La marea vaciante viene del este al weste y la creciente de weste a este, porque a remo se notaba, es que no corre para el mismo lado [Orfelina]” (Marticorena, 2009: 98).

Pese a las duras condiciones de vida y explotación que atraviesa la navegación en chalupa por los canales patagónicos, varios de los antiguos guaitequeros y guaitequeras recuerdan con cariño las faenas:

Tengo 86 años. No si yo salgo por ahí, todavía salgo por las islas... al luce, a la luga, al pelillo. Vamos en ranca de nylon, para no dejarse porque a mí me hace bien eso... Más me interesa ir a remar, a correr a la vela. Porque crecida uno, que ha visto sus mayores así. Yo he pasado el golfo con chalupas a la vela, cuantas pasadas. Y así que uno le queda eso, lo pienso yo y como fuera joven y otra vez. Y ahora si no tienen la lancha en motor, no anda, no anda la gente. Puro motor no más. Y en las lanchas ni se animan a ir y nosotros antes lo hacíamos en chalupa a la vela [Auria] (Marticorena, 2009: 73).

Es tal el arraigo a las antiguas formas de desplazarse sobre el mar que antiguos cultores, como Fermín Lepío, y otros no tan antiguos, como Florentín Quediman, aún conservan sus chalupas y aparejos, que sacan a relucir para las regatas realizadas en las fiestas costumbristas de Melinka o simplemente cuando hay buen viento para ahorrar bencina, o cuando se quiere escuchar el sonido de los archipiélagos y no el del ruidoso motor.

Si yo cuando tengo que ir para abajo, por ahí aparejo mi chalupa, pero también ocupo mi motor, como tiene un motorcito mi chalupa (...). A veces voy a la pesca a la leña, voy, tengo mis remos (...) a veces por verano llevamos el aparejo porque cuando el viento le da bien (...) en la tarde llegan esos weste y ponemos la vela mejor, el motor a esa hora descansa y ahorramos bencina, bencina cara, mil pesos vale un litro de bencina aquí (...) con un buen viento corre igual que un motor la embarcación (F. L.) (Gale, Espinoza y Valdés, 2013: 60).

CASA-MAR: LA CHALUPA COMO DISPOSITIVO ARQUITECTÓNICO MARÍTIMO, MIRADA
DESDE EL HABITAR

Tal y como se ha ido trazando durante los capítulos pasados, no cabe duda de que la chalupa fue una herramienta central en las actividades económicas a pequeña escala de los habitantes de los archipiélagos patagónicos desde el primer éxodo chilote al sur del Corcovado. Estas labores de subsistencia forman parte de un modo de pesca y navegación tradicional, cuyas prácticas en su mayoría fueron realizadas por los pueblos canoeros que habitaron la islería desde tiempos precolombinos e incluso trascendieron a la extinción del pueblo chono, pues sus descendientes siguieron dedicándose a la caza de lobos marinos, nutrias y la cholga seca en dinámicas de asentamiento seminómadas (Núñez *et al.*, 2016). Con estos antecedentes es posible afirmar que los archipiélagos de Aysén nunca estuvieron deshabitados, como suele considerarse en el relato oficial, sino que, desde una perspectiva maritorial, existió una continuidad de habitantes en los archipiélagos de Aysén hacia el sur.

Los itinerarios de navegación de los guaiteros tampoco sufrieron grandes modificaciones en relación con los de los grupos chonos, de hecho, estos sirvieron en calidad de prácticos en las diversas expediciones por los canales hacia el sur desde el periodo colonial. Los locales —españoles primero, pero también cazadores angloamericanos y mestizos— adoptaron las rutas de navegación establecidas por las comunidades locales, destacando en este sentido la isla Ascensión, el canal Moraleda y el istmo de Ofqui, entre otros. Algo similar sucedió con los puertos, pues al ser escasas las playas y fondeaderos donde atracar, los asentamientos utilizados por los navegantes de diferentes épocas se repitieron. Los chilotes-guaiteros, descendientes directos de los canoeros chonos y caícahues, que fueron cristianizados y localizados por los misioneros en el conjunto de islas Cailín y otras al sur Chiloé, mientras pasaban por un proceso de asimilación cultural con comunidades huilliches y criollas, siguieron cazando lobos y ocupando el puesto de guías o pilotos hasta mediados del siglo xx.

La segunda mitad del siglo xix fue de una vertiginosidad sin precedentes para los canales y su gente. La fundación de Melinka en 1876 trajo consigo varios miles de trabajadores chilotes. Es posible situar el inicio de la navegación tradicional de base canoera del maritorio austral luego del exterminio y asimilación de los chonos en Chiloé, cuando las faenas de caza y pesca al sur se hicieron cada vez más recurrentes, pero por sobre todo con la explotación del ciprés, no solo por la tala en sí, sino por el incremento de personas recorriendo los canales. En paralelo, las naves balleneras y loberas extranjeras eran cada vez más comunes y resintieron fuertemente a las especies de mamíferos marinos que habitaban la zona. Finalmente, en la geopolítica nacional, la consolidación de la república supuso también un mayor conocimiento de esta geografía, que se tenía por agreste y despoblada, pero que paulatinamente fue considerándose un punto administrativo de la Patagonia, sobre todo desde la fundación del poblado de Melinka, que se perfiló como el paso al sur a Magallanes desde Chiloé.

Para las embarcaciones también este periodo fue muy dinámico y supuso varios cambios. Con el arribo de los españoles la dalca fue adoptada por los mismos para recorrer las geografías australes dada las prestaciones de su construcción, muy útil para este tipo de mares. No obstante, tempranamente

comenzó a sufrir modificaciones que robustecieron su estructura original de tres tablas hasta llegar a las cinco y siete tablas, además de agregar elementos y materiales de los botes europeos. Por otra parte, las chalupas que surcaban las costas chilenas desde los inicios del siglo XIX adquieren protagonismo a mediados de aquel siglo en la zona de Chiloé y las Guaitecas, y se consolidan en los archipiélagos australes con la migración chilota, que en parte se llevó a cabo sobre estos botes. Los navíos loberos angloamericanos primero y las balleneras en Chiloé a principios del siglo XX influyeron en la presencia de esta embarcación, que será la principal nave doméstica utilizada por los habitantes de la Patagonia insular occidental por algo más de cien años.

El aumento del tamaño de las dalcas y su paulatina desaparición durante el siglo XIX, al ser reemplazada por la chalupa a vela en las Guaitecas, se debió seguramente a un cambio en las lógicas extractivas que trajo consigo la primera modernidad. Así, el aumento en tamaño y carga, en desmedro de su flexibilidad y ligereza original, dejan en evidencia las prestaciones que se estaban requiriendo en las embarcaciones en la época. El mayor cabotaje fue una de las principales ventajas de la chalupa, junto con su pequeño tamaño, velocidad y maniobrabilidad, todo lo cual la popularizó entre los cazadores y pescadores que exploraron los canales patagónicos de aquel siglo en adelante.

La llegada de la modernidad, encarnada en los cazadores angloamericanos de pinnípedos y la explotación del ciprés, hizo aún más evidente la necesidad de cargar la mercancía de manera más eficiente, con lo que se desplazó a la embarcación autóctona. No obstante, lejos de cambiar totalmente las lógicas de producción hacia una de corte industrial, de acuerdo con Gonzalo Saavedra (2011) fueron las lógicas modernas extractivas las que se adaptaron y convivieron con las prácticas originarias de estos maritorios.

Entonces, las principales características de la navegación tradicional de la Patagonia insular occidental fueron: 1. Largas temporadas surcando los canales en búsqueda de especies marinas; 2. asentamientos seminómadas entre distintos puertos conocidos de la islería; 3. un amplio conocimiento y dependencia de la ecología insular, con sus corrientes, mareas, vientos, y las profundidades de los canales y elementos geográficos que posibilitaran realizar

maniobras específicas; 4. la utilización de la chalupa a vela como la embarcación doméstica prioritaria en la navegación tradicional de esta zona.

Justamente las características de navegación que acabo de mencionar hicieron que me interesara en la potencia habitacional de la embarcación, en su función como herramienta de trabajo para los guaiteros, pero sobre todo como unidad constructiva en la cual se emplean dinámicas de habitar en el medio acuático constitutivas de su *habitus* cultural. De ahí que el título de esta investigación sea *Casa-mar*. En otros términos, al interrogar a la chalupa desde la perspectiva de la arquitectura contextual y situada en el maritorio, atendiendo a su ecología, materiales, prácticas culturales, diseño e historicidad, queda evidencia su carácter habitacional-marítimo, especializado para vivir este territorio.

Llegué a la dimensión de la habitabilidad del bote de manera oblicua, por medio del subtexto de parte importante de las entrevistas. En ningún caso quiso imponerse esta reflexión antes de la investigación, sino que en las conversaciones, en las memorias de las y los habitantes de las Guaitecas, de manera más o menos explícitas, los relatos del habitar la chalupa emergían. Uno de los elementos que salió a colación —no asociado a la producción y navegación directamente— fue la importancia del fuego dentro de la embarcación, ubicado siempre al medio, para temperar a la cuadrilla en las largas jornadas de trabajo. Debía mantenerse encendido a pesar de la lluvia y los fuertes vientos, labor generalmente a cargo del malletero y el mediero. A ellos también correspondía otra labor interesante en el habitar de la chalupa: la preparación de los alimentos sobre la fogata.

Cuando no había puerto en donde fondear o no alcanzaba el tiempo por estar corriendo un viento favorable, se preparaba el arroz, las papas, los chicharrones de lobo o cualquiera de los alimentos disponibles a bordo dentro de cubierta: ¡y no parábamos! porque se llevaban un brasero al fondo del tacho, de esos tachos grandes, eso lo llenábamos casi medio de harina y ahí dejábamos embarcados de leña y agua y hacíamos todo ahí, con el pan cocido que llevábamos. Eso, pa' poder llegar a alguna parte que podíamos estar y aprovechar el día (P. M.) (Olivares, Quiroz y Araya, 2021: 130).



Figura 36. Ocupación del espacio interior de la chalupa para el estar y habitar. Primer fotograma: preparación de alimentos sobre una piedra plana (Gerstmann, 1939-1950)

La preparación del fuego en el bote, así como otros aspectos del poblar los archipiélagos por medio de la navegación tradicional, tiene una relación directa con el conocimiento y uso de especies vegetales. En palabras de Juan Vera, el proceso del fuego era así:

El fuego se hacía en la parte del medio porque siempre en la parte de adelante uno traía cosas. Ahí se pasaba a la costa a buscar unas piedras tableadas y se hacía fuego encima. Había que tener cuidado para que no caiga fuego al bote para no incendiar el bote, así que se ponía unas piedras tableadas y después encima césped, había que mojarlo un poco por las orillas para que no se quemara tan rápido (2020).

Los materiales requeridos, piedras laja, pastos y leños, se encuentran en la mayoría de los fiordos. Además de este método propio de los antiguos, los navegantes usaban tarros de lata y braseros para calefaccionarse y cocinar.

Una de las imágenes se encuentra entre las fotografías del álbum de Enrique Hollub, donde aparecen dos de las chalupas con las que realizó su travesía por los canales hacia el sur atravesando Ofqui, entre 1934 y 1937. Ambos botes se encuentran fondeados en lo que parece una pequeña playa, y sobre ella hay instalada una techumbre armada con tres palos y una tela estirada. A esta práctica, llevada a cabo por la cuadrilla en sus chalupas, se le daba el nombre de “encarpar” y consistía en utilizar el mástil de la embarcación como soporte manteniéndolo en su posición original, mientras que los remos iban amarrados al mismo sobre cubierta y unidos en los extremos. En tanto, en el extremo inferior se ajustaba la tela a la punta de la embarcación. La tela desplegada corresponde a la vela de la embarcación, hecha de tocuyo o de lona, con buena impermeabilidad, que recubre el interior de la embarcación y protege a sus ocupantes. Juan Piucol lo describe así:

Se usaba un mástil, acá le nombraban la arboladura, acá la botavara y adelante uno usaba una carranca así para que entre la arboladura, y arriba se usaba otro palito para levantar la vela. Desde siempre se usaba

ese sistema de techito, funcionaba. Nosotros antes, cuando veníamos de lejos y teníamos vientos favorables para venir, uno pasaba a buscar leña y agua a tierra y venía cocinando dentro del bote, para aprovechar el viento y avanzar más (2020).

Es así como este sistema junto con el fuego a bordo se utilizaba cuando, por cuestiones de tiempo o geografía, no se podía bajar a tierra y levantar un rancho.



Figura 37. Campamento levantado por la cuadrilla de Hollub, donde se ven cueros de lobo estirados y tendidos al sol (Enrique Hollub, 1934-1937, Colección Museo Regional de Aysén)

También se recurría a este método cuando la embarcación estaba lejos de la vigilancia de las purras de cazadores: “Siempre trabajaba de popero, yo siempre me quedaba en el bote. Porque ese era el reglamento en el sur, siempre se tenía que quedar uno en el bote en las noches” (G. C., 2019). Si bien esto último era variable dependiendo de la cuadrilla, es un hito relevante en el acto de encargar.

Cuando las condiciones climáticas impedían seguir navegando, o bien, ya se había cazado/pescado lo suficiente y se pasaba al proceso del secado y ahumado, los guaiteros buscaban un buen puerto y se instalaban en tierra. Los ranchos se emplazaban en lugares protegidos de los fuertes vientos provenientes del gran océano y, de ser posible, de la humedad de las geografías australes. Estos dispositivos arquitectónicos son la extensión en tierra de las chalupas, pues, la vela se usa para protegerse de la lluvia en tierra, de manera similar al encarpe: “Cuando uno llega a un lugar y no tiene casa, hace una carpa con la misma vela, fuego grande (...) los ranchitos se paran con varas nomás, andábamos trayendo lona” (J. P., 2019). Para secar el róbalo construían ranchos más grandes con especies vegetales como el junquillo y el canutillo, y cubrían las filtraciones con hojas de nalca.

Ranchas y chalupas son las dos unidades habitacionales utilizadas por los navegantes guaiteros en su andar seminómada. Comparten también una vocación de movilidad y ligereza necesaria para las labores de los pieleros y pescadores. Finalmente, ambos dispositivos son elementales para la captura y procesamiento de las faenas tradicionales.

Al abordar la chalupa en su dimensión habitacional queda en evidencia su condición de dispositivo arquitectónico marítimo, su origen europeo y difusión por las costas de Chiloé y la Patagonia relacionada con la caza angloamericana de mamíferos. Esta embarcación llegó con el nombre de *whaleboat* y se utilizaba como bote complementario, pues era más maniobrable que la nave principal. Su presencia debe comprenderse en el contexto de la primera modernidad, que también se hacía notar en la zona a pesar de la distancia con su centro, manifestada en las empresas extractivas extranjeras y locales. Posteriormente, el diseño de esta embarcación será replicado por los constructores de ribera locales por ser una embarcación pequeña pero con buena capacidad de carga.

Las chalupas se construían solo con herramientas manuales —salvo en la última etapa— y utilizando las nobles maderas locales, en particular el ciprés de las Guaitecas. El diseño arquitectónico de las chalupas se transmitió a través de las plantillas, que eran heredadas de padres a hijos o copiadas entre colegas, y que eran muy apreciadas por los constructores. Desde finales del siglo XIX en adelante los afamados carpinteros de ribera de Chiloé se asentaron

en el archipiélago de las Guaitecas y más al sur, trayendo consigo sus saberes, que siguieron cultivando hasta la actualidad y que son parte importante de la identidad cultural de la islería.

Pese al origen europeo y moderno de la chalupa a vela, en la Patagonia insular occidental se resignificó mediante su uso, pues era utilizada “canoeramente” por los navegantes locales, un uso que distaba del original. Las prácticas ancestrales, las dinámicas de navegación tradicionales antes señaladas y la propia geografía de los fiordos y canales, transformaron el *whaleboat* o chalupa en una casa-mar. En ellas, cuadrillas habitaron el maritorio patagónico, configurando una particular forma de vida, en profunda sintonía con los cuerpos de agua. El proceso de resignificación canoera de la chalupa puede entenderse, en términos de García Canclini, como parte del proceso de hibridación cultural de los grupos canoeros y mestizos chilotes, quienes adoptaron ciertos saberes y herramientas de navegación de la tradición europea, apropiándose y dotándolos de un nuevo sentido (García Canclini, 1990). En este caso, el habitar canoero se practicaba en chalupas a vela, en ella se fundían prácticas productivas tradicionales (como la caza y los procesos de ahumado de especies) con las empresas extractivistas de turno (tala de ciprés, conserveras de mariscos, entre otras), conviviendo por algo más de un siglo. La hibridación entre ambas formas de navegar configuran otras nuevas, entre las en que está la navegación tradicional en chalupa a vela que he abordado en el presente trabajo.

Ahora, respecto del dispositivo arquitectónico, es interesante complementar los postulados de la hibridación cultural con la propuesta de la *modernidad apropiada* del arquitecto Fernández Cox (1989). Aplicando su marco, la chalupa sería apropiada en sus tres variantes: apropiada por ser adecuada para cumplir los requerimientos de pesca y caza por largas temporadas, eficiente para las aguas poco profundas, y por su tamaño, fácil de maniobrar, tomando en cuenta los escasos lugares donde arribar. Es apropiada también en el sentido de la apropiación de un elemento externo, un bote de origen y diseño foráneo que se utilizaba como nave auxiliar, pero que fue resignificado a través de un uso diferenciado, empapado de las prácticas locales de navegación. Finalmente, es apropiado en cuanto a lo propio, pues la modernidad no termina de imponerse y genera un espacio donde se imprime

un universo cultural local y único. Aquí es donde la chalupa a vela extranjera se transforma en una casa-mar para habitar los canales patagónicos. La construyen los carpinteros locales con maderas nativas de estas zonas y se convierte en un elemento central en la construcción histórica e identitaria de los habitantes de la Patagonia insular occidental.

Las lógicas maritoriales presentes en la navegación canoera primero y en la tradicional después, en las que no existe una separación radical entre tierra y mar, sino un espacio de encuentro habitado y dotado de múltiples significados, está en peligro desde hace décadas. Las lógicas extractivas actuales acentúan la separación entre lo terrestre y lo marítimo, ya que se anclan en la arraigada noción occidental y mercantil de la ecología insular. Por su naturaleza tecnificada y apta para la gobernanza centralizada, que no toma en consideración las particularidades de estos espacios y sus sujetos sociales, sus intervenciones se imponen a las lógicas tradicionales u otros modos de vida posibles (Álvarez *et al.*, 2019).

Tú te terminabas acostumbrando a andar tanto tiempo con los mismos compañeros, y por lo general, ni una discusión, nada, era como la convivencia diaria muy buena, todos, para andar tanto tiempo con los mismos weones en un espacio tan reducido de un bote, y en la noche “encarparse” con la carpa a la vela nomás. Entonces era bien especial esa gente, porque tener esa paciencia pa soportarse tanto tiempo. Hoy en día no estarían ni un mes todos juntos viviendo ahí (S. F., 2020).

De este modo, lo que no consiguió la primera etapa de la modernidad sí lo está haciendo la sobremodernidad de las últimas dos décadas del siglo xx en adelante. Etapa de aceleración de la modernidad, hiperconectada y tecnificada para una logística ultraeficiente de las labores extractivas, en donde el pasado se olvida fácilmente y el futuro es difícil de imaginar (Augé, 2007). Aquí, la desterritorialización, la destrucción ecológica, la explotación laboral, la dirección a distancia siempre por medio de tecnologías de la información en función de las rentas financieras será la tónica de los canales. La rápida depredación neoliberal se manifiesta en la reducción de los tiempos de las faenas, en el cultivo de especies no endémicas de los canales y, para efectos

de esta investigación, en la discontinuación de la chalupa a vela hace ya más de treinta años —con algunas excepciones—, que fue reemplazada por las lanchas a motor, hechas de plástico y fibra de vidrio, dejan en evidencia un quiebre en la navegación tradicional. En otros términos, el contexto sociocultural y productivo en el cual se desarrolló la chalupa a vela está dejando de existir, por tanto, ella misma se encuentra al borde de la desaparición.

A pura memoria los viejos guaitequeros me hablaron de la preparación de un caldo de mariscos sobre un brasero en el interior de la chalupa tras una larga jornada de caza, cielo despejado y buen viento para continuar por la madrugada. La purra estaba de buen ánimo, pero no se dicen mucho; si los vientos siguen así, quizás mañana arribarán a la caleta que dejaron hace ya más de seis meses. Los perros duermen apoyados en los otros, la venta de las pieles y lobos alcanzará para víveres y un poco más, algo se hace. Irse a dormir, aprovechando que no hay marullo. Luna nueva, oscura noche sobre el techo encarpado de la casa-mar.

La investigación etnográfica —intuyo— tiene vocación de espejo, un pequeño espejo de mano quebrado en el suelo. El último viaje lo realicé en enero de 2020, dos meses antes de que se iniciara la emergencia sanitaria. Mientras escribo las últimas líneas de este texto sobre ese habitar el afuera en condiciones tan extremas, en ligeras estructuras y botes abiertos, pienso en el panorama actual del habitar contemporáneo. Hoy es 25 de marzo de 2021, y se cumplió hace poco un año del inicio de la pandemia por covid-19, del toque de queda y la cuarentena obligatoria, con permisos para salir a la calle dos veces por semana. No solo es evidente el profundo contraste entre ambas formas de habitar, sino que preocupa cómo se perfila una migración hacia la virtualidad, el espacio privado, el encierro, en desmedro de lo público, del afuera.

A mí, el desempleo producto de la pandemia me hizo volver al Ñuble, a la casa de mi madre. Me crie a los pies de la cordillera de los Andes y, cuando recorriamos en la barcaza el canal Moraleda, verla hundiéndose en el mar me parecía casi apocalíptico, sus empinadas cimas convertidas en numerosos fiordos fueron escenas que me conmocionaron. Me hace mucha ilusión volver a la Patagonia insular occidental, exhibir el cortometraje —que junto al presente escrito son los resultados de la investigación— a sus

protagonistas, con la sede social completa para ver a sus familiares y localidad filmada. Después un conversatorio, un modesto cóctel y conversar sobre los antiguos, sus sacrificadas vidas. Cuando todo esto acabe y sea posible otra vez el encuentro.



Figura 38. Las dos chalupas de Hollub están encarpadas con la vela (Enrique Hollub 1934-1937, Colección Museo Regional de Aysén)

FRAGMENTOS DEL MENSAJE EN LA BOTELLA

1.

“No hay historia de piratas que tenga un final feliz, ni ellos ni la censura lo podían permitir”, canta Serrat en la emisora Estrella de Mar. Espero el almuerzo en un restaurante de Castro mientras rebobino lo vivido. Además de la mochila de campamento y los equipos, llevo una chalupa a escala que me vendió en Puerto Aguirre el carpintero Juan Carilepi Puinao. Con los ojos brillantes de lágrimas me confesó que ya no puede salir de la casa, sus piernas apenas le responden, por lo que ha dejado de navegar y se dedica a construir lanchas y chalupas en miniatura para pasar el tiempo. En el archipiélago de Las Huichas la mayoría de la población corresponde a adultos mayores, muchos de ellos en situación de abandono, quienes resisten las inclemencias del clima con sus estufas a leña en modestas casas de 6 x 7. Sus hijos debieron migrar a Coyhaique, Puerto Cisnes, Puerto Aysén o Punta Arenas desde muy pequeños, pues era usual que partieran durante el año escolar a esas ciudades, alojándose en casa de familiares o en pensiones para acceder a la enseñanza media. Aquella situación muchas veces difícil para los adolescentes, provocaba desarraigo y propensión a vivir situaciones de abuso o maltrato, pero por sobre todo de soledad al estar distanciados por largas temporadas de su núcleo. Por ello, no es de extrañar que parte importante de los hijos de los antiguos navegantes busquen su vida lejos de su pueblo natal y los ancianos se queden solos mirando al mar.

2.

Mi bus sale en dos horas, el restaurante en que espero se llama La brújula del cuerpo, un nombre brutal. Me parece una manera sugerente de referirse al modo de navegación tradicional de los guaitequeros y chilotes durante el siglo XIX y gran parte del XX, sin cartas de navegación, menos aun sofisticadas tecnologías de georreferencia, tal como cantaba Violeta Parra, vidas “según el favor del viento”. No quiero decir que sea una navegación sin timón

y en el delirio, sino con una profunda agudeza perceptiva de las expresiones ecológicas. La brújula del cuerpo es orientarse a través de los sentidos, conocer el entorno a través del cuerpo y sus receptores, prácticamente sin mediación, en una embarcación abierta impulsada por los de vientos, las mareas y la fuerza humana.

La brújula del cuerpo es una navegación que tensiona las nociones occidentales de la razón como única luz que guía el camino, apostando por no separar la mente del cuerpo y confiar en las sensaciones que transmite el maritorio. La vista puesta siempre en el horizonte y la vela para timonear, escuchando el marullo y las aves; al igual que el tacto, estos sentidos permiten a los navegantes identificar la trayectoria de los vientos o la humedad y son parte fundamental de la navegación tradicional que conocí en la Patagonia insular occidental.

3.

Un barco luminoso atraviesa el horizonte, a unos cuantos kilómetros al sur de Quellón. Dijeron que ascendió del fondo marino y se desplazó por la superficie a gran velocidad. Su tamaño era difícil de ignorar y desde su interior se escuchaba música y algabía, como si hubiese una gran fiesta en su interior. Con este tipo de relatos me encontré varias veces, y generalmente las apariciones eran atribuidas al mítico CALEUCHE en noches de profunda niebla.

Pensé en los ufólogos que conocí en la barcaza cuando llegué a los archipiélagos de Aysén por primera vez. De seguro ellos asociarían los encuentros con embarcaciones desconocidas, tan usuales por estos lares, con el concepto de OSNI (objeto sumergible no identificado). Uno de los argumentos esgrimidos por los creyentes en los OSNIS es que, a pesar de que los océanos cubren el 70 % de la superficie terrestre, solo se ha explorado 5 % del fondo marino, y se estima que conocemos solo un tercio de las especies que allí habitan.

Con estos datos no quiero decir que existen formas de vida similar a la humana sumergidas en el gran océano, tampoco es una invitación entusiasta a explorarlo en su totalidad; temo diseccionar a la manera de la ciencia

moderna porque, lamentablemente, la historia acusa que el conocimiento científico es ideológico y la punta de lanza para administrar, explotar y depredar.

Quizás lo mejor es optar por el secreto, a la manera de Borges en su cuento “El etnógrafo”, del libro *Elogio de la sombra* (1969). Me tomaré la libertad de invocar el fragmento final, cuando el joven etnógrafo vuelve del trabajo de campo tras serle confiado el secreto de los sacerdotes pieles rojas:

En la ciudad, sintió la nostalgia de aquellas tardes iniciales de la pradera en que había sentido, hace tiempo, la nostalgia de la ciudad. Se encaminó al despacho del profesor y le dijo que sabía el secreto y que había resuelto no publicarlo.

—¿Lo ata su juramento? —preguntó el otro.—No es esa mi razón —dijo Murdock—. En esas lejanías aprendí algo que no puedo decir.—¿Acaso el idioma inglés es insuficiente? —observaría el otro.—Nada de eso, señor. Ahora que poseo el secreto, podría enunciarlo de cien modos distintos y aun contradictorios. No sé muy bien cómo decirle que el secreto es precioso y que ahora la ciencia, nuestra ciencia, me parece una mera frivolidad.

Agregó al cabo de una pausa:—El secreto, por lo demás, no vale lo que valen los caminos que me condujeron a él. Esos caminos hay que andarlos (Borges, 1969).

Difícil decirlo de mejor manera, barcos fantasmas e islas perdidas se han descrito desde tiempos de la Colonia en el maritorio austral. No me interesé en ellos a causa de lo mismo, el misterio se despeja con las luces del pensamiento racional. No obstante, sí hubo naves que me sorprendieron hasta el insomnio, que formaron parte de mis sueños y pesadillas hasta el día en que escribo esto. Las recuerdo cada vez que visito una caleta, echando un vistazo para ver si me encuentro con algún ejemplar. De las chalupas a vela me quedará mucho más que el souvenir confeccionado en madera sostenido entre las manos, quedan las islas de historias de la gente que tienen mezclada la sangre con agua de mar. Subo al bus, pasan la saga de Indiana Jones a todo volumen. Cierro los ojos e intento dormir con desesperación.

AGRADECIMIENTOS/ADVIERTEN LOS QUETROS

El cortometraje “Cuaderno de Agua” y el presente escrito “Casa-Mar” fue posible gracias a Alicia Cerda por su apoyo incondicional; a Juan Carlos Olivares quien fue mi puerta de entrada a la Patagonia insular, invitándome a conocer a la gente que tiene la sangre mezclada con agua de mar; a Daniel Quiroz por confiar en mi propuesta investigativa y financiarla mediante el proyecto Fondecyt N°1170318; A la familia Santos por su desconcertante cariño durante este periodo de mi vida, en especial a Almendra; A les amigos por las despedida y bienvenidas luego de cada viaje a terreno.

También todas mis gratitudes a la comunidad de Guaitecas y Huichas, en particular a sus carpinteros y navegantes. Como la mayoría de ellos sabe o intuye, sus memorias e historias de vida son joyas compuestas de una rara combinación entre la más cruda explotación junto a una inmensa sabiduría y conexión con los cuerpos de agua, navegando sobre chalupas durante parte importante de sus vidas. Juan Vera, Jorge Piucol, Remigio Huentén, Humberto Cabero por mencionar algunos. Pero por sobre todo al carpintero Teófilo Chiguay, conocido en la comunidad como don Segundino, quien hace un par de semanas recibió una orden de desalojo por parte de la capitanía de puerto por una ocupación “indebida” del borde costero. La pregunta es ácida y obvia ¿Cómo es posible despojar de la ribera a uno de los más antiguos carpinteros de ribera? En un medio de prensa local de Melinka dice con la voz entrecortada ante una cámara de celular: “Acá en este terreno vivió mi abuelo y después mi papá, en el caso mío, ya sería la tercera generación que vive acá, es toda una vida mía y de mi viejo.”

Aúllan los perros, advierten los quetros, pelean las gaviotas. A don Segundino Chiguay y a las otras familias con orden de desalojo, mi preocupación, respeto y deseos de que se suspenda esta miopía.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alvarado, Miguel (2006). *El espejo rápido: Interculturalidad y prevaricaciones discursivas*. Valparaíso: Ediciones de la Universidad de Playa Ancha.
- (2014). La antropología literaria. Apuntes teóricos sobre su poblada soledad y su historicidad. 30, 135-162.
- Álvarez, Ricardo (2002). Reflexiones en torno a las identidades de las poblaciones canoeras, situadas entre los 44° y 48° de latitud sur, denominadas “chonos”. *Anales del Instituto de la Patagonia*, 30, 79-86.
- Álvarez, Ricardo, Juan Carlos Skewes Ther-Ríos, Carlos Hidalgo, Diego Carabias y Christian García (2019). Reflexiones sobre el concepto de maritorio y su relevancia para los estudios del Chiloé contemporáneo. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 36, 115-126.
- Ardèvol, Elisenda (1995). *La mirada antropológica o la antropología de la mirada* (Tesis doctoral). Universidad Autónoma de Barcelona, España.
- Arregui, Cristián (2018). *La hazaña Hollub: Una lectura del álbum del explorador Enrique Hollub Gaspar referido a su viaje por el litoral de Aysén y Magallanes*. Santiago: Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural.
- Augé, Marc (2007). Sobremodernidad: Del mundo del hoy al mundo del mañana. *Contrastes*, 47, 101-107.
- Barkham, Michael (1998). Las pequeñas embarcaciones costeras vascas del siglo XVI. Notas de investigación y documentos de archivo sobre el galeón, la chalupa y la pinaza. *Itsia Memoria*, 2, 201-222.
- Borges, Jorge Luis (1969). *Elogio de la sombra*. Buenos Aires: Emecé.
- Brinck, Guillermo (2005). *Plástico-endémico. Identidad y aislamiento en el archipiélago de Juan Fernández: Etnografía de la isla Robinson Crusoe y Marinero Alejandro Selkirk* (Tesis para optar al título de antropólogo y grado académico de licenciado en Antropología). Universidad Academia de Humanismo Cristiano, Chile.
- Brinck, Guillermo y Cristian Morales (2007). Dinámicas de la insularidad: espacio, lugar y territorio en Puerto Gala. *VI Congreso Chileno de Antropología*, 1, 593-600.
- Byron, John (1901). *Relato del honorable John Byron (comodoro de la última expedición alrededor del mundo)*. Santiago: Imprenta Cervantes.

- Campos, Fernando (1964). *Veleros franceses en los mares del sur (1700-1800)*. Santiago: Zig-Zag.
- Carabias, Diego (2018). *Canoas monóxilas etnográficas de los nómadas canoeros de la Patagonia Occidental y Tierra del Fuego del Museo de Historia Natural de Valparaíso*. Colecciones Digitales, Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural.
- Clifford, James (1995). *Dilemas de la cultura: Antropología, literatura y arte en la perspectiva posmoderna*. Madrid: Gedisa.
- Campos, Miren, y Mauro Peñalba (1997). La caza de la ballena. Su influencia en los usos y costumbres desde la Edad Media. *Zainak*, 15, 251-262.
- Cárdenas, Renato (6 de enero de 2005). La historia del pirata chilote Pedro Ñancúpel. *El Llanquihue*.
- Cárdenas, Renato, Dante Montiel y Catherine Grace (1991). *Los chonos y los veliches de Chiloé*. Santiago: Olimpho.
- Carrasco, Ricardo (2009) Pedro María Ñancúpel ¿Heróe o villano?
- Darwin, Charles (2005). *Viajes de un naturalista alrededor del mundo (1832-1835)*. Santiago: Universitaria.
- Davies, Andy y Nuria Rodríguez (2007). *Miradas cruzadas: Cine y Antropología*. Madrid: La casa encendida.
- De la Fuente, Paula (2010). Velas del Corcovado: Salidas y ausencias. *II Seminario "Chiloé: Historia del contacto"*. Ancud: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- De la Fuente, Paula, Inés Figueroa, Andrea Ponce y Pablo Zapata (2010). Velas del Corcovado: Etnografía de las rutas de los guaitequeros durante el siglo xx. *VII Congreso Chileno de Antropología*, 2, 566-578.
- Debord, Guy, y Wolman J. Gil (1956). *Métodos de tergiversación*. Madrid: Acción directa en el arte y la cultura.
- El Archipiélago (noviembre 1888). La ejecución del reo Pedro María Ñancúpel.
- Emperaire, Joseph (1963). *Los nómades del mar*. Trad. de Luis Oyarzún. Santiago: Ediciones Universidad de Chile.
- Fernández, Cristián (1989). Modernidad apropiada (ponencia presentada en el IV Seminario de Arquitectura Latinoamericana. Tlaxcala, México). *Arquitecturas del Sur*, 5, 2-5.
- Gale, Trace, Gabriela Espinoza y Jimmy Valdés (2013). *Expediente: Construcción-navegación en chalupa a vela. Guaitecas-zona litoral*. Expedientes de Manifestaciones de Patrimonio Cultural Inmaterial (SIGPA).

- García Canclini, Néstor (1990). *Culturas híbridas: Estrategias para entrar y salir de la modernidad*. Ciudad de México: Grijalbo.
- Geertz, Clifford (1989). *El antropólogo como autor*. Buenos Aires: Paidós.
- Godard, Jean-Luc (1968). *Jean-Luc Godard par Jean-Luc Godard*. Paris: Belfond.
- Góngora, Gonzalo (1970). *Encomenderos y estancieros: Estudios acerca de la constitución social aristocrática de Chile después de la Conquista 1580-1660*. Santiago: Departamento de Historia, Universidad de Chile.
- Guber, Rosana (2001). *La etnografía: Método, campo y reflexividad*. Bogotá: Norma.
- Gusinde, Martin (1931). *Feuerland Indianer*. Ministerio de Instrucción Pública.
- Henley, Paul (2001). Cine etnográfico: tecnología, práctica y teoría antropológica. *Desacatos*, 8, 17-36.
- Huergo, Claudia (2015). *Sostener la piel*. Borde Perdido editora.
- Ingold, Tim (2011). Llevando los materiales a la vida: Enredos creativos en un mundo de materiales. *Realities Working Papers*, 15.
- Laval, Enrique (1958). *Noticias sobre los médicos en Chile durante los siglos XVI, XVII y XVIII*. Santiago: Centro de Investigaciones de la Historia de la Medicina, Universidad de Chile.
- Lira, Nicolás (2016). *Antiguos navegantes en los mares de Chiloé*. Chiloé, Santiago: Museo Chileno de Arte Precolombino.
- (2018). La canoa de Chaicura y la navegación de tradición indígena en Chiloé. Colecciones Digitales, Subdirección de Investigación de la Dibam.
- Lobos, Jorge (2004). La arquitectura cultural. *Revista de Urbanismo*, 11, 76-84.
- (2013) *Hacia una arquitectura cultural*. Roma: Aracne editrice
- Marticorena, Francisca (2009). *A pura memoria: Conocimientos y significados de la naturaleza en las localidades de Melinka y Repollal, litoral norte de la Región de Aysén* (Tesis para optar al título de antropóloga y grado académico de licenciada en Antropología). Universidad Austral de Chile.
- Mayorga, Marcelo (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 lobero escocés William Low. *Magallania*, 44, 37-64.
- (2020a). Seal-skinners lobeando en territorio chono, aónikenk y chilote, 1830-1845. *Estudios Atacameños*, 64, 85-107.
- (2020b). *Pieles, tabaco y quillangos: Relaciones entre loberos angloestadounidenses y aborígenes australes en la Patagonia (1780-1850)*. Santiago: Ediciones de la Subdirección de Investigación.

- Morales, Diego (2016). Un puerto maderero en el sur de Chile: Ancud en los años cincuenta del siglo XIX. *Magallania*, 44, 87-105.
- Navarro, Magdalena (2008). *Comunidades humanas y poblaciones de grandes ballenas: Una aproximación desde la antropología al patrimonio natural y cultural de las localidades del Archipiélago de los Chonos, Región de Aysén, Chile* (Tesis para optar al título de antropóloga y grado académico de licenciada en Antropología). Universidad Austral de Chile.
- Núñez, Andrés, Raúl Molina, Enrique Aliste y Álvaro Bello (2016). Silencios geográficos de la Patagonia-Aysén: Territorio, nomadismo y perspectivas para re-pensar los márgenes de la nación en el siglo XIX. *Magallania*, 44, 107-130.
- Olivares, Juan Carlos (1995). *El umbral roto: Escritos en antropología poética*. Santiago: Fondo Matta Museo Chileno de Arte Precolombino.
- (2018). *El hielo del relámpago: Otros escritos en antropología poética*. Santiago: Ediciones del Servicio Nacional de Patrimonio Cultural.
- Olivares, Juan Carlos, Daniel Quiroz y Pedro Araya (2021). *El oscuro brillo de las pieles: Caza de nutrias en la Patagonia Occidental Insular, comercio peletero y glamour*. Santiago: Ediciones del Servicio Nacional de Patrimonio Cultural.
- Pereira, Eugenio (1971). *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos: 1778-1809*. Santiago: Andrés Bello.
- Ponce, Viviana, Ignacio Pastroján y Gloria Berríos (2008). *Guaitecas: Paso al sur*. Consejo Nacional de la Cultura y Las Artes.
- Quiroz, Daniel (2010). La caza de ballenas en las aguas de Chiloé durante los siglos XIX y XX. (II Seminario “Chiloé, historia del contacto”). Ancud: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- (2012). *Cazadores tradicionales de ballenas en las costas de Chile: 1850-1950*. Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- (2014). Etnografía histórica de la planta ballenera de isla Guafo: 1921-1937. *Magallania*, 42, 81-107.
- (2019). *Itinerarios balleneros: De la caza tradicional a la caza moderna (o de isla Santa María a caleta Chome, Chile)*. Santiago: Ediciones del Servicio Nacional de Patrimonio Cultural.
- Quiroz, Daniel, y Juan Carlos Olivares (1988). Nómades canoeros de la Patagonia Occidental Insular Septentrional: El mundo de don Pedro del Agua. *Encuentro de Etnohistoriadores. Serie Nuevo Mundo, Cinco Siglos, 1*, 10-33.

- Quiroz, Daniel, Gastón Carreño y Paula de la Fuente (2016). Procesamiento de las ballenas varadas en la Patagonia Occidental [A propósito de un grabado de mediados del siglo XIX]. *Magallania*, 44(1), 57-72
- Rapoport, Amos (1972). *Vivienda y cultura*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Rudofsky, Bernard (1973). *Arquitectura sin arquitectos. Breve introducción a la arquitectura sin genealogía*. Editorial Universitaria de Buenos Aires.
- Saavedra, Gonzalo (2007). Prácticas económicas en las costas insulares de Aisén. Testimonios de persistencia y transformación. *VI Congreso Chileno de Antropología*, 2, 1696-1703.
- (2011). *Perspectivas culturales del desarrollo en las costas australes de Chile: Aproximación antropológica a las persistencias y transformaciones de las economías de pesca artesanal en el litoral de Aisén* (Tesis doctoral). Universidad Complutense de Madrid, España.
- (2016). La pesca artesanal en el sur austral de Chile. Controversias territoriales en el espacio marino-costero. *Antropologías del Sur*, 3, 65-83.
- Sierralta, Simón (5 y 6 de septiembre 2019). El viaje de los Bird y el origen chilote de la arqueología patagónica. Seminario “Chiloé, historia del contacto: De canoeros a navegantes”. Chiloé: Museo regional de Ancud.
- Simpson, Enrique (1876). Hidrografía. Algunas noticias sobre los canales occidentales de Patagonia, Magallanes i el rio Santa Cruz. *Anales de la Universidad de Chile*, 48, 505-558.
- Ther, Francisco (2012). Antropología del territorio. *Polis*, 11, 493-510.
- Tillería, Jocelyn (2010). Arquitectura sin arquitectos. *AUS*, 8, 12-15.
- Torrejón, Fernando, Gustavo Bizama, Alberto Araneda, Mauricio Aguayo, Sébastien Bertrand y Roberto Urrutia (2013). Descifrando la historia ambiental de los archipiélagos de Aysén, Chile: El influjo colonial y la explotación económica-mercantil republicana (siglo XVI y XVII). *Magallania*, 41, 29-52.
- Urbina, María (2010). La navegación por los canales australes en la Patagonia Insular Occidental en los siglos coloniales: La ruta del Istmo de Ofqui. *Magallania*, 38, 41-67.
- (2011). La proyección colonial de Chile a la Patagonia Insular en el siglo XVIII. *Anuario de Estudios Americanos*, 68, 599-622.
- (2017). *Traslado de indígenas de los archipiélagos patagónicos occidentales a Chiloé en los siglos XVI, XVII y XVIII. América en diáspora. Esclavitudes y migraciones forzadas*. Santiago: Universidad de Chile y Ril.

Urbina, Rodolfo (1988). Los chonos de Chiloé. *Chiloé*, 9, 29-42.

Vidal, Francisco (1905). *Estudios Geográficos e Históricos*. Santiago: Biblioteca Geográfica é Histórica Chilena, Tomo II.

REFERENCIAS ICONOGRÁFICAS

- Gerstmann, Robert (1938-1950). *Visión en colores. Sur 2. Rollo 19.*
Archivo Audiovisual del Museo Chileno de Arte Precolombino-Archivo fotográfico
Instituto de Investigaciones Arqueológicas y Museo R. P. Gustavo Le Paige S. J.
UCN (25 min, 08 seg). Chile.
- Hochhäusler, Peter (1979). *Melinka y Antofagasta.* Colección Archivo Patrimonial
Universidad Santiago de Chile (39 min, 09 seg). Chile.
- Hollub, Enrique (1935-1937). *Álbum de viajes.* Donación de Susana Hollub a la Colección
del Museo Regional de Aysén. Chile.

Filmografía de los archipiélagos de Aysén

- Barrientos, Raúl (1951). *Aysén, tierra de futuro.* Colección Filmoteca Universidad
de Chile (7 min, 50 seg). Chile.
- Downey, Juan (1980). *Chiloé.* Archivo Audiovisual del Museo Chileno de Arte Preco-
lombino (20 min, 19 seg). Chile.
- Escuela de Melinka (1998). *Melinka y su gente a través del tiempo* (21 min, 49 seg). Chile.
- Grosse, Augusto (2009). *Explorando Aysén.* Cuadro expediciones, ONG Aumén
(20 min, 28 seg). Chile.
- Kocher, René (1967). *Aysén.* Colección Archivo Fílmico Universidad Católica (10
min, 42 seg). Chile.

Se terminó de imprimir esta primera edición,
de trescientos ejemplares, en el mes de agosto de 2022
en Impresora y Comercial Feysen Ltda.
Santiago de Chile.

