

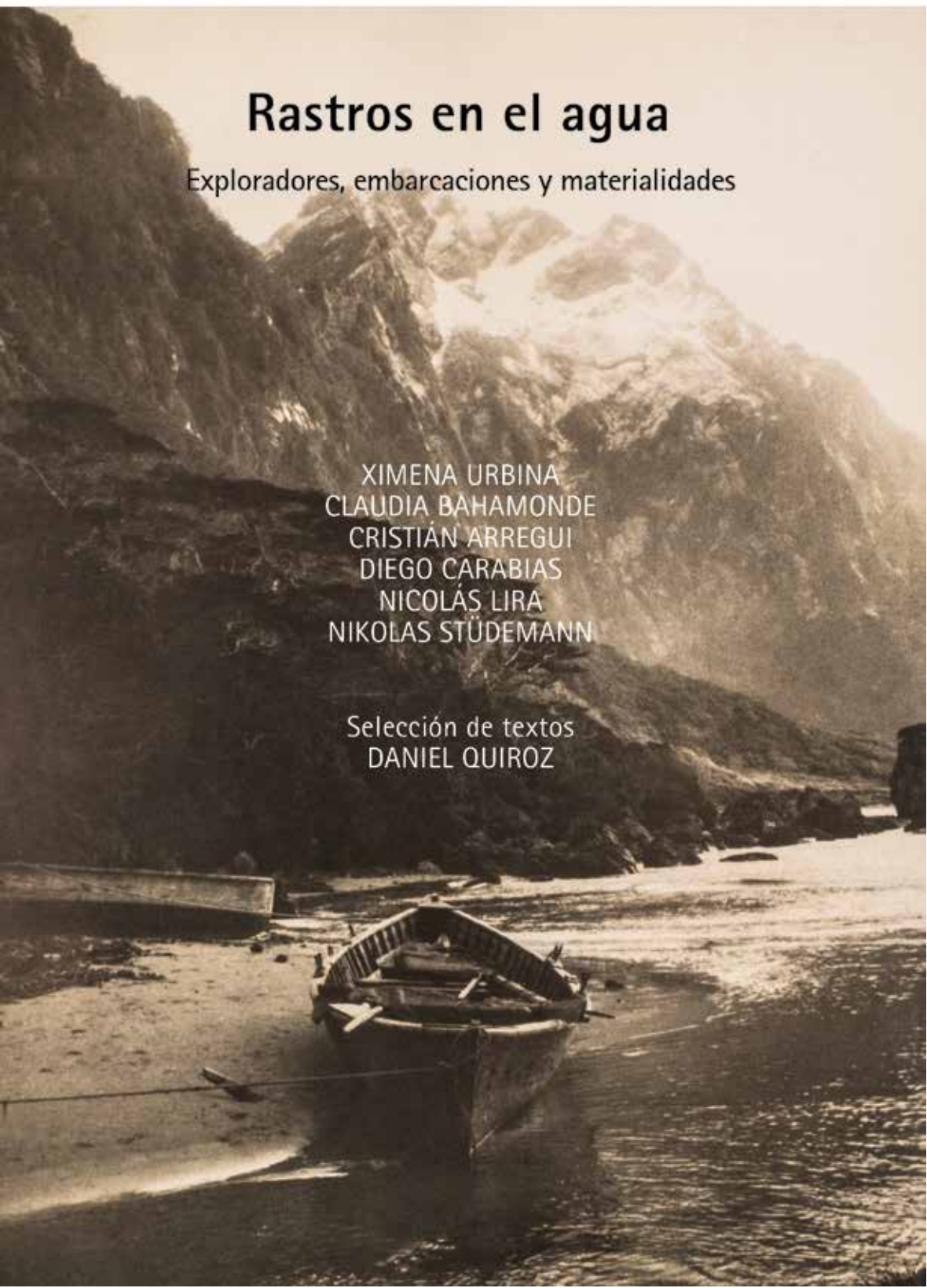
COLECCIÓN BAJO LA LUPA

Rastros en el agua

Exploradores, embarcaciones y materialidades

XIMENA URBINA
CLAUDIA BAHAMONDE
CRISTIÁN ARREGUI
DIEGO CARABIAS
NICOLÁS LIRA
NIKOLAS STÜDEMANN

Selección de textos
DANIEL QUIROZ



RASTROS EN EL AGUA
EXPLORADORES, EMBARCACIONES Y MATERIALIDADES

Colección Bajo la Lupa
Volumen I

©Servicio Nacional del Patrimonio Cultural. 2019.
Inscripción N° 305904

ISBN 978-956-244-446-0

Rastros en el agua.
Exploradores, embarcaciones y materialidades

*Ximena Urbina Carrasco, Claudia Bahamonde Gallardo, Cristián Arregui Berger,
Diego Carabias Amor, Nicolás Lira San Martín, Nikolas Stüdemann Henríquez*

Selección de textos
Daniel Quiroz Larrea

Derechos exclusivos reservados para todos los países

Director del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural
y Representante Legal
Carlos Maillat Aránguiz

Subdirectora de Investigación
y Directora Responsable
Susana Herrera Rodríguez

Diseño de portada y diagramación
Leticia Martínez Vergara

Editora de texto
María Macarena Dolz Amor

Correctora de pruebas
Pilar de Aguirre Cox

Editora de imagen
Marisol Andrea Toledo Peñaloza

Coordinadora Proyecto Bajo la Lupa
Daniela Mahana Goldberg

Foto portada
*Chalupas de la exploración de Enrique Hollub
en isla Madre de Dios, Magallanes. Fotografía atribuida a
Enrique Hollub. Museo Regional de Aysén*

Ediciones del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural
Av. Libertador Bernardo O'Higgins n° 651
Teléfono: 56-2-23605278
www.investigacion.patrimoniocultural.gob.cl
Santiago, Chile, 2019.

IMPRESO EN CHILE/PRINTED IN CHILE

RASTROS EN EL AGUA

EXPLORADORES, EMBARCACIONES Y MATERIALIDADES

XIMENA URBINA CARRASCO
CLAUDIA BAHAMONDE GALLARDO
CRISTIÁN ARREGUI BERGER
DIEGO CARABIAS AMOR
NICOLÁS LIRA SAN MARTÍN
NIKOLAS STÜDEMANN HENRÍQUEZ

SELECCIÓN DE TEXTOS
DANIEL QUIROZ LARREA



Chile
en marcha



SUBDIRECCIÓN DE
INVESTIGACIÓN

ÍNDICE

PRESENTACIÓN

RAFAEL SAGREDO BAEZA

CENTRO DE INVESTIGACIONES DIEGO BARROS ARANA

9

INTRODUCCIÓN

SUSANA HERRERA RODRÍGUEZ

DANIEL QUIROZ LARREA

SUBDIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN DEL
SERVICIO NACIONAL DEL PATRIMONIO CULTURAL

11

EXPLORACIONES

La expedición hidrográfica inglesa de Phillip Parker King
en el extremo austral americano, 1826-1830:
el memorial dejado en la isla Skyring,
conservado en el Museo Martin Gusinde

XIMENA URBINA CARRASCO

17

Dumont d'Urville al encuentro de los patagones

CLAUDIA BAHAMONDE GALLARDO

47

La hazaña Hollub: una lectura del álbum
del explorador Enrique Hollub Gaspar
referido a su viaje por el litoral de Aysén y Magallanes

CRISTIÁN ARREGUI BERGER

73

EMBARCACIONES

Canoas monóxilas etnográficas de los nómadas canoeros
de la Patagonia Occidental y Tierra del Fuego
del Museo de Historia Natural de Valparaíso

DIEGO CARABIAS AMOR

105

La canoa de Chaicura
y la navegación de tradición indígena en Chiloé

NICOLÁS LIRA SAN MARTÍN

133

El *wampo* que navegó en el Lavkenmapu:
un registro desde el *kimvn* mapuche,
hacia una reflexión en torno a la teoría decolonial

NIKOLAS STÜDEMANN HENRÍQUEZ

155

PRESENTACIÓN

La primera característica de este conjunto de trabajos es que todos se detienen en un objeto para avanzar en las propuestas que ofrecen. Objetos, además, relacionados con la navegación, ya sea transoceánica, como la de Parker King y Dumont D'Urville, o local, como la de los chilotes o los nómades canoeros de la Patagonia.

También comparten su afán por transformar su objeto, sea este una bitácora de navegación, un memorial, un álbum, una canoa o un receptáculo mortuorio, en instrumentos de mediación entre los sujetos que los produjeron y utilizaron y la producción de conocimiento original sobre sociedades, culturas e individuos.

Igualmente, todos se ocupan de actores que representaron papeles, debidamente identificados por los autores, en las costas de América meridional, en el Pacífico o en su litoral, contribuyendo así a develar una historia prácticamente desconocida. Una historia a veces de detalles, pero de aquellos que develan estructuras, largas duraciones y sobre todo significados.

Verdadera “biografía cultural del objeto”, como lo interpreta Diego Carabias, los elementos de cultura material que sirven de base a los textos aquí reunidos se transforman, por el solo hecho de ser identificados y descritos, en fuentes de historias, en vestigios ahora conocidos y aprovechados.

Por último, y también una característica de los textos de este libro, es que todos ellos, además de identificar una fuente, la describen, sacándola así de su irrelevancia o invisibilidad por desconocida, transformándola en patrimonio cultural, en estímulo, en valor, en medio de aproximación a lo que somos, y por lo mismo, a lo que hemos sido. De esta manera, este primer paso de todo trabajo de investigación se proyecta a otros estudiosos y sus trabajos que también quieran utilizarlos para comprender las sociedades en que ellos se produjeron, usaron o atribuyeron significados.

Rafael Sagredo Baeza

Centro de Investigaciones Diego Barros Arana

INTRODUCCIÓN

En las bibliotecas, archivos y museos del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural una vasta infinidad de objetos y documentos esperan investigaciones que les den un sentido o nuevas relecturas. Materialidades que nos hablan de cosmovisiones específicas de sentir, pensar y hacer.

La mayoría de los objetos tiene una historia que desconocemos, a pesar de nuestra obligación de transmitirle a la gente un conjunto de información significativa sobre ellos. La historia, por supuesto, no comienza con la llegada de las piezas, sino desde el momento en que el hombre o la mujer, que las piensan, elaboran y usan, las dejan, las entregan, las pierden o simplemente les son arrebatadas. Tampoco termina, por ejemplo, con su almacenamiento en las salas de depósito o con su disposición en las salas de exhibición para ser contempladas por un público necesitado. La documentación de las colecciones es una tarea permanente para las instituciones que las custodian, pues no basta solo con hacer un listado o inventario, sino que se precisa tener un conocimiento más detallado de los atributos de cada una de las piezas. Por ese motivo, la investigación de las colecciones es una actividad que no puede ni debe ser postergada por la urgencia de realizar otras tareas.

La Subdirección de Investigación del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural considera imprescindible apoyar acciones que tiendan a generar nuevos conocimientos en torno a las colecciones de los museos, archivos y bibliotecas de la institución y para ello ha desarrollado una iniciativa que, con el nombre de *Bajo la Lupa*, busca promover su investigación y, considerando su permanente falta de personal, ha financiado desde hace algunos años la participación de profesionales externos en la investigación de grupos de objetos considerados significativos por las mismas instituciones, cuyo resultado es la entrega de un artículo científico sometido a revisión por pares y puesto a disposición del público general en la página web del Servicio.

Para una mayor difusión, se ha creído necesario publicar algunos de estos trabajos, también, bajo el formato de libro. En esta oportunidad se han escogido seis de estos artículos, referidos a piezas y colecciones, que

están relacionados con la exploración y el uso de los espacios y ambientes acuáticos. Con este texto se inaugura la Colección Bajo la Lupa del sello editorial de la Subdirección de Investigación del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural.

Las obras más frágiles y perecederas fueron arrastradas a las marejadas de la noche. Se perdieron definitivamente. Otras esperan escondidas, en algunas playas y roqueríos, la llegada de los arqueólogos, sus espátulas y sus utopías. Otras, testigos de un mundo ahora desaparecido, reunidas por extrañas personas llamadas coleccionistas, permanecen entre nosotros [...]. Allí, en las alacenas [de los museos], encadenados a la porfía, han podido, lejos del océano, sobrevivir a pesar de la perpetua ausencia, aparente, de sus creadores. Ellos, sus canoeros, al construir una relación de equilibrio precario con el mundo circundante, dejaron espacio para que la fragilidad instalase su guarida. Entonces, sus anhelos de perpetuar su trascender, sus cavilares, todos sus asombros, estaban traspasados de aquella fragilidad y, lo mismo le sucedía a sus objetos. (Quiroz y Olivares, 2008, p. 146)

Los objetos sobre los que se reflexiona en este libro son: (a) el memorial que dejó la expedición del marino británico Phillip Parker King en la cumbre más alta de la isla Skyring, actualmente parte de las colecciones del Museo Martin Gusinde de Puerto Williams; (b) el diario de la expedición del marino francés Jules Dumont d'Urville y las ilustraciones que lo acompañan, uno de cuyos ejemplares se conserva en el Museo Regional de Magallanes, en Punta Arenas; (c) un álbum de fotografías y recortes del explorador chileno Enrique Hollub, que navegó junto a cinco marinos chilotes en dos chalupas de su propiedad desde Melinka a Puerto Natales, a través de canales y ríos de Aysén y Magallanes, objeto donado recientemente al Museo Regional de Aysén, en Coyhaique; (d) una embarcación de madera encontrada en Chaicura, Chiloé, que se encuentra en el Museo Regional de Ancud; (e) un par de canoas monóxilas que forman parte de las colecciones del Museo de Historia Natural de Valparaíso; y (f) una canoa elaborada en un tronco, sacada del lago Lanalhue, y se exhibe en el Museo Mapuche de Cañete.

Los textos se han agrupado en dos partes. La primera está formada por tres textos relacionados con exploraciones del extremo sur del país. El primero se vincula con la expedición de Parker King, que realizó diversos reconocimientos hidrográficos en Magallanes entre los años 1826 y 1830. En el Museo Martín Gusinde de Puerto Williams se conservan unos objetos de la expedición hidrográfica que fueron depositados en una caja de hojalata en la cumbre más alta de la isla Skyring, para dejar memoria de la expedición. Los memoriales fueron retirados en 1981. La historiografía se había detenido poco en esta primera expedición y mucho menos en los memoriales, tres de los cuales se conservan en museos chilenos (Museo Martín Gusinde de Puerto Williams, Museo del Recuerdo en Punta Arenas y Museo Marítimo Nacional en Valparaíso). El segundo se refiere a la estadía en el estrecho de Magallanes de Dumont D'Urville, al mando de las corbetas ASTROLABE y ZÉLÉE, desde donde sostuvo un encuentro, breve pero significativo, con los aónikenk, llamados también tehuelches, los míticos “gigantes patagones”. Las anotaciones sobre las costumbres de los “patagones” y las ilustraciones de Bayot, Goupil y Le Breton representan una mirada que, aunque sesgada para nuestros ojos contemporáneos, aporta una valiosa información sobre la etnografía de estos pueblos. El tercero nos habla del viaje que hizo a comienzos del siglo XX Enrique Hollub desde Melinka hasta Puerto Natales, pasando por el istmo de Ofqui, a través de un álbum de fotografías y recortes de prensa que recuerdan la naturaleza de dicha expedición.

La segunda parte del libro está formada por tres textos que se refieren a un grupo de embarcaciones monóxilas que se conservan en diversos museos chilenos. Nicolás Lira estudia la canoa monóxila de Chaicura, Chiloé, en el contexto de un conjunto de evidencias arqueológicas de embarcaciones del mismo tipo que existen en la zona y de las clases de naves allí utilizadas a la llegada de los europeos. Diego Carabias, por su parte, analiza el potencial informativo de un par de canoas etnográficas depositadas en un museo, sin mayor documentación, para una mejor comprensión de la continuidad y cambio de las tecnologías de navegación marítima de tradición indígena, así como de la capacidad de adaptación de estos grupos canoeros. Finalmente, Nikolas Studemann presenta, con

un sugerente marco conceptual, la información reunida tanto en el trabajo de documentación etnográfica y arqueológica como en los talleres con comunidades *lafkenche*, su propuesta de incorporar el *kimun* o conocimiento local en un exhaustivo estudio del *wampo* encontrado en el lago Lanalhue.

Esperamos que la lectura de estos artículos contribuya a mejorar el conocimiento que tenemos de los recorridos de hombres y mujeres por los mares australes y las señas que han dejado de ellos en nuestros museos.

Susana Herrera Rodríguez

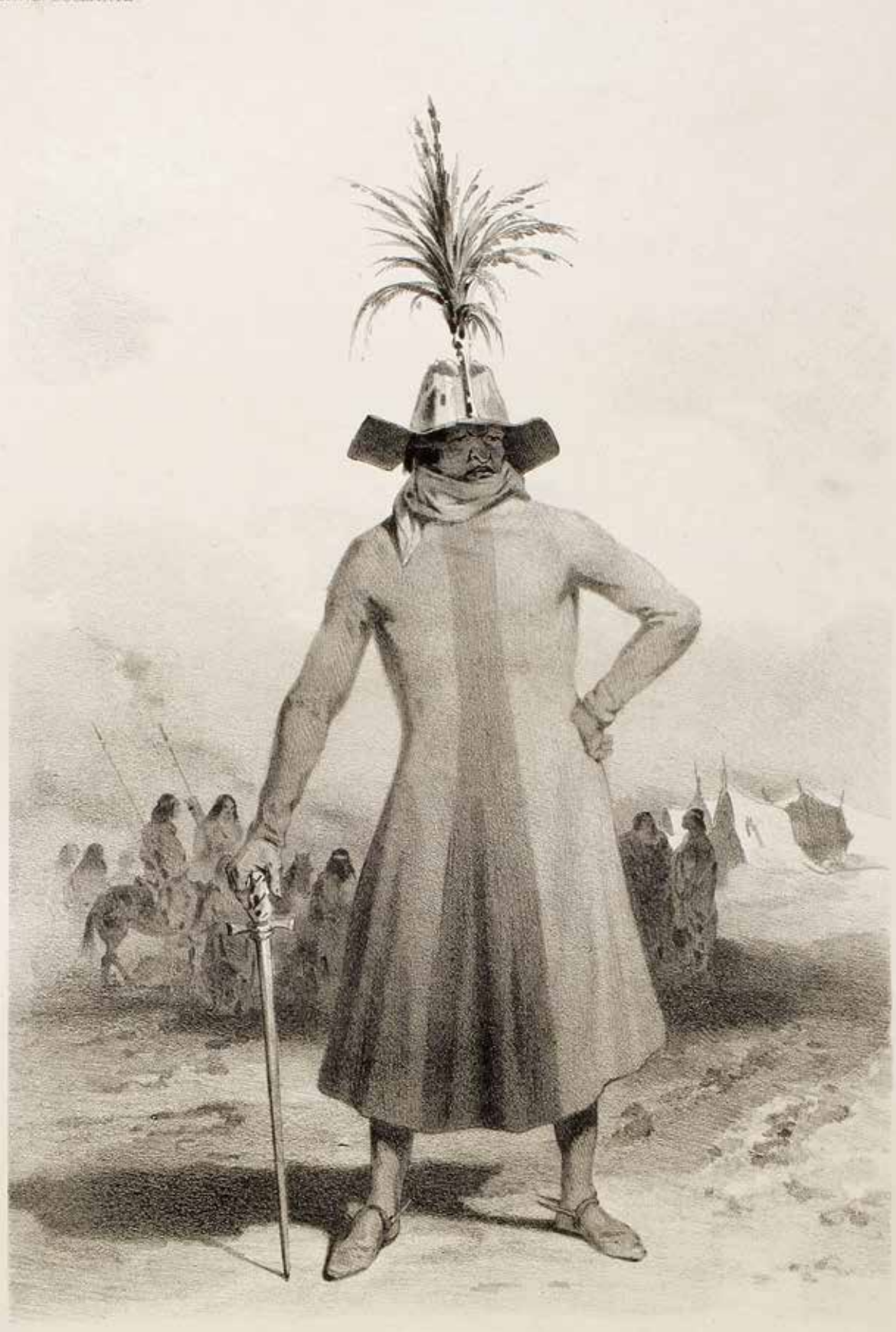
Daniel Quiroz Larrea

Subdirección de Investigación del
Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

REFERENCIA

Quiroz, Daniel, y Juan Carlos Olivares (2008). El texto roto: fragilidad, itinerarios y la transformación de los objetos de alteridad (antropología poética de las colecciones etnográficas). En Francisco Gallardo y Daniel Quiroz (editores). *Un almuerzo desnudo. Ensayos en cultura material, representación y experiencia poética*, pp. 145-156. Santiago: Salesianos.

EXPLORACIONES



LA EXPEDICIÓN HIDROGRÁFICA INGLESA DE PHILLIP PARKER KING EN EL EXTREMO AUSTRAL AMERICANO, 1826-1830: EL MEMORIAL DEJADO EN LA ISLA SKYRING, CONSERVADO EN EL MUSEO MARTIN GUSINDE

Ximena Urbina Carrasco

INTRODUCCIÓN

Este artículo explica el valor histórico de los objetos dejados en forma de memorial en la isla Skyring por la expedición hidrográfica inglesa a cargo de Parker King, que operó en aguas australes entre 1826 y 1830, y que tuvo gran importancia para el conocimiento de aquellos mares, sus multiplicadas costas y sus habitantes originarios. Medallas conmemorativas de la expedición, monedas de distintos países, pergaminos, placas de metal grabadas con recordatorios del viaje y distintos objetos metálicos dentro de botellas de cerámica y cajas de latón fueron dejados en cumbres de cerros para dar fe ante la posteridad de haber llegado hasta confines tan remotos. El memorial de la isla Skyring, conservado en el Museo Antropológico Martin Gusinde, tiene su correspondencia con otros cinco: el dejado en la isla Hornos, recuperado en 1989, hoy desaparecido; dos dejados en el cerro La Cruz, en puerto Gallant, bahía Fortescue, estrecho de Magallanes (uno conservado en el Museo Marítimo Nacional y otro en el Museo del Recuerdo, de la Universidad de Magallanes); y, por último, otros dos no buscados aún: uno en el cabo Gloucester, isla Carlos, y otro en caleta Donkin, extremo oriental del seno Otway.

Por primera vez se analiza el contenido del memorial dejado en la isla Skyring y se explica en el contexto de los demás memoriales, que hasta ahora no han sido considerados en su conjunto. El examen de tales memoriales permite comprender mejor la primera de las dos expediciones hidrográficas inglesas en el estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego, comandada por Parker King, y el sentido o motivo por el cual se dejaron los memoriales. Proponemos que el componerlos y depositarlos era un acto

formal efectuado en el nombre de la Corona británica, con el objetivo tanto de conmemorar la titánica tarea para la posteridad como de renovar los memoriales dejados con anterioridad (es el caso del depositado en bahía Fortescue en 1830), así como también de dar significado a lugares que, según entendían los ingleses, eran por primera vez explorados por el hombre occidental.

UNA EXPEDICIÓN HIDROGRÁFICA INGLESA EN EL CONFÍN MERIDIONAL AMERICANO

En 1825, durante las últimas décadas de la navegación a vela, el Almirantazgo británico dispuso una expedición con objetivos hidrográficos destinada a las costas australes de Sudamérica. Fue confiada al experimentado hidrógrafo Phillip Parker King, quien tres años antes había finalizado una empresa similar en Australia, su tierra natal. Se le nombró comandante de una flota compuesta por los barcos HMS ADVENTURE, de 330 toneladas y al mando de él mismo, y el HMS BEAGLE, aparejado como barca, de 225 toneladas, al mando de Pringle Stokes. Zarparon de Plymouth el 22 de mayo de 1826¹.

Las instrucciones dadas por el Almirantazgo a Parker King señalaban que el objetivo era hacer un «levantamiento exacto de las costas meridionales de la península de Sud América, desde la entrada sur del Río de la Plata hasta Chiloé, y Tierra del Fuego». En ella también se expresaba que debían aprovechar toda ocasión para recolectar y conservar objetos de historia natural «que sean nuevos, raros o interesantes», y que los oficiales debían esmerarse «al máximo por aumentar las colecciones de cada navío» (Parker King, 1939, Vol. 1, pp. XV y XXVII), tarea que en la práctica ejecutaron los cirujanos. Reconocida en terreno la envergadura de la tarea, la expedición se ejecutó en cuatro campañas separadas entre sí por el abandono de Magallanes durante los meses más crudos del invierno, para hacer reparaciones y recuperar a la gente de mar en la estación naval inglesa de Río de Janeiro o en Ancud.

¹Véase en Memoria Chilena el minisitio sobre la expedición: www.memoriachilena.cl/602/w3-article-3625.html.

Parker King y su flota hidrográfica llegaron de regreso a Inglaterra en octubre de 1830. Y mientras en el año siguiente el comandante daba cuenta de los resultados preliminares a la Royal Geographical Society y publicaba *Sailing directions to the coast of eastern and western Patagonia...* (Parker King, 1832), el Almirantazgo preparó y dispuso una segunda expedición, destinada a completar los trabajos realizados. Parker King, con la salud resentida, había pedido su retiro de la Armada². En consecuencia, la comandancia de la segunda expedición recayó en Robert Fitz Roy, que había estado a cargo la HMS BEAGLE desde la muerte de su comandante Stokes en aguas magallánicas a fines de 1828.

Esta vez la expedición se componía de un solo barco, el BEAGLE, que zarpó de Devonport, Inglaterra, el 27 de diciembre de 1831 y estuvo de regreso en 1836. Allí viajaban también el célebre naturalista Charles Darwin; el dibujante Augustus Earle, reemplazado en 1833 por el acuarelista Conrad Martens—quien dejó valiosas estampas y bocetos sobre la vida en Chiloé (van Meurs, 2014)— y tres de los cuatro indígenas fueguinos que la expedición anterior había llevado a Inglaterra para su «civilización» y que ahora restituían. Fitz Roy, además de seguir con los reconocimientos hidrográficos en las costas de la Patagonia y Tierra del Fuego, conforme a la misma instrucción dada por el Almirantazgo a Parker King, debía elaborar planos de las costas de Chile y continuar los reconocimientos en islas del Pacífico, lo que efectivamente hizo.

Ambas expediciones levantaron información objetiva de las costas desde el Río de la Plata hasta el Atlántico austral, el área del estrecho de Magallanes, Tierra del Fuego e islas meridionales hasta el cabo de Hornos, y todo el sistema de archipiélagos y canales entre aquel cabo y Chiloé, una tarea exhaustiva y rigurosa que excedió el tiempo y la cobertura geográfica y científica originales, y tuvo importantes resultados en el conocimiento del complejo sistema archipelágico magallánico (Martinic, 1992, pp. 322-329). Consecuencia de ello es que la toponimia de la América austral está plagada de nombres ingleses. Asimismo, dejaron por escrito importante información

² Parker King vivió el resto de su vida en Sidney y, aunque cumplió labores administrativas, también hizo exploraciones hidrográficas en Australia.

de valor etnográfico, fruto de sus frecuentes contactos con grupos aónikenk, yaganes y kawésqar. Ambas expediciones se conocen bien porque en 1839 Robert Fitz Roy publicó en tres volúmenes el trabajo realizado³.

INTERESES BRITÁNICOS EN LAS AGUAS AUSTRALES

La presencia de navegantes británicos en el Atlántico fue una constante desde el descubrimiento colombino, a pesar de que la Corona española reclamaba para sí la exclusividad del dominio de las tierras e islas descubiertas y por descubrir, y del comercio con los habitantes de estas. Piratas, corsarios y contrabandistas tuvieron presencia en el Pacífico desde que Francis Drake, en 1578, abriera la puerta de aquel mar a Inglaterra (Seyxas y Lovera, 2011; Martinic, 2007). El laberíntico mundo austral era un apetecido paso interoceánico hacia los mercados de las Indias Orientales —como alternativa a la ruta por el cabo de Buena Esperanza— y hacia el ataque y saqueo de los puertos del Pacífico (Bradley, 1989). Ingleses y holandeses se lanzaron en correrías a través del confín continental descubriendo el velo de los mares australes o redescubriendo lo navegado y cartografiado antes por España, especialmente el cabo de Hornos. El inglés John Narborough navegó por el estrecho de Magallanes de ida y vuelta en 1670 y 1671 a bordo de la *SWEESTAKES*, consignando en su diario y mapas información detallada sobre él y, de esta manera, «redescubriéndolo» para navegaciones inglesas posteriores (Urbina, 2016). Pero no fue sino hasta finales del siglo XVIII que la Corona española envió a Antonio de Córdoba y Lazo de la Vega a su reconocimiento en dos campañas (1785-1786 y 1788-1789) (Ramírez, 1990).

³ *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836* (disponible en www.memoriachilena.cl). El volumen uno contiene el diario de la primera etapa, la de Parker King, que preparó a partir de su propio diario y los de los oficiales Stokes, Graves, Skyring y Fitz Roy, y contiene 16 grabados y 3 mapas. Fitz Roy lo publicó con autorización de Parker King, consignando a este último como autor. La Colección Reservada del Museo del Fin del Mundo lo ha publicado por primera vez en español en Eudeba, Buenos Aires, 2015. El volumen dos trata el viaje comandado por Fitz Roy con el *BEAGLE* y sus naves auxiliares, y tiene 25 grabados y 2 mapas. Una reciente publicación ha dado a conocer en español el diario y documentos de esta segunda expedición (Fitz Roy, 2013a y b). El volumen tres corresponde al diario de viaje y observaciones hechas por Charles Darwin, publicado originalmente con el título *Journal of remarks* y reeditado después como *Viaje de un naturalista alrededor del mundo*. Ha sido el más reproducido y traducido de los tres.

La expedición de John Byron en 1767, que navegó el estrecho, tuvo como objetivo el reconocimiento de puntos de apoyo en los mares australes para ser utilizados en casos de guerra. Pero, también en la segunda mitad del siglo XVIII, la Marina inglesa llevó a cabo varias expediciones para reconocer áreas hasta entonces poco exploradas o remotas, y buscar nuevos mercados para extender su comercio. Este es, por ejemplo, el caso de los tres viajes del capitán James Cook ejecutados entre 1768 y 1779. Más tarde, las guerras napoleónicas tuvieron ocupada a la Royal Navy, pero acabadas estas, la grande y prestigiosa Armada se volvió a las tareas de exploración marítima, apoyadas en el avance del conocimiento científico y en el moderno instrumental para mediciones más exactas de la tierra y de los puntos de la costa.

Pero la expedición de Parker King pertenecía a otra época: la de los países americanos independientes y muy receptivos a la comunicación y trato con Inglaterra; la de los levantamientos hidrográficos cada vez más científicos y exactos, y la del creciente interés científico o naturalista en las zonas poco conocidas por Europa. El mundo de islas, canales y recortadas costas australes había sido reconocido hasta entonces solo en sus dos pasos, Magallanes y Hornos. Pero en las primeras décadas del siglo XIX, balleneros ingleses y norteamericanos lo recorrían con intensidad (Martinic, 1987). De hecho, la expedición varias veces se encontró con buques balleneros y loberos, de los cuales recibieron información útil sobre la navegación y fondeaderos de ese sistema marítimo. Dadas las circunstancias de la navegación a vela por esa geografía —que iba en aumento—, generar información era importante para el Almirantazgo.

Inglaterra desempeñó un importante papel en el reconocimiento hidrográfico del mundo, pero fue particularmente notable en la expedición que estudiamos, porque exploró la zona quizá más hostil al hombre europeo, más alejada de todo puerto habitado, de clima extremadamente adverso y que presentaba una inabarcable tarea, porque las innumerables islas y penínsulas forman centenares de canales y costas. El enorme trabajo adelantado fue aprovechado por la Armada de Chile desde finales del siglo XIX (Sagredo, 2012).

EL PORQUÉ DE LOS RECONOCIMIENTOS HIDROGRÁFICOS

Las expediciones científicas de la segunda mitad del siglo XVIII, como la de Malaspina (Pimentel, 1998), realizaban mediciones de latitud y longitud para fijar la situación exacta de los lugares poco o nada conocidos, y perfeccionar el de los ya registrados, como fue el caso de la medición del eje terrestre en el ecuador (Safier, 2016). Los levantamientos hidrográficos litorales, específicamente, consistían en observar, medir y describir aquello que afectaba a la navegación marítima, es decir, longitudes (que se medían con modernos cronómetros) y latitudes, pero también las condiciones que son útiles a la navegación, como las mareas, las corrientes, vientos, profundidades y la descripción de las costas con posibilidades de puertos de abrigo, considerando sus profundidades, los obstáculos sumergidos y la existencia de agua, maderas y otros recursos útiles. Por la intrincada geografía, falta de visibilidad, fuertes corrientes, inadvertibles bajos, en suma, por la dificultad en la navegación que veían los europeos (no así los yaganes y kawésqar) en las costas australes del continente americano, el conocimiento hidrográfico de esta zona era vital para la navegación.

Se llevaba en ella instrumental más moderno y también la información hasta entonces conocida. Los diarios o bitácoras y la cartografía que habían generado las expediciones precedentes eran fuentes valiosas para los navegantes posteriores. Muchos fueron publicados de manera inmediata, visados por el Almirantazgo británico, y otros lo han sido en épocas posteriores, correspondiendo un gran papel en esto a la prestigiosa Hakluyt Society. En el caso de la expedición que aborda este artículo, la enorme cantidad de información producida, además de precisa y confiable, permitió aumentar de manera radical el conocimiento que se tenía del confín austral entre Chiloé y el Río de la Plata, y se difundió de inmediato en cartografía marítima y en los tres volúmenes publicados.

LOS RECONOCIMIENTOS HIDROGRÁFICOS DE PARKER KING (1826-1830) EN MAGALLANES Y TIERRA DEL FUEGO

El *ADVENTURE* y el *BEAGLE* salieron de Plymouth el 22 de mayo de 1826. Recalaron en Madeira, Tenerife, puerto Santiago (islas Cabo Verde), isla Trinidad y Río de Janeiro, donde llegaron en el mes de agosto para pasar luego a Montevideo.

En cada uno de estos puntos hicieron las mediciones de longitud requeridas. Un mes después de salir de aquel último puerto, a mediados de diciembre, entraron al estrecho de Magallanes, donde fondearon en lugares ya señalados en expediciones anteriores, y aunque tenían a la vista los diarios de los ingleses John Narborough, Samuel Wallis y Philip Carteret, consideraron el *Último viaje al estrecho de Magallanes*, del español Córdoba y Lazo de la Vega, como «el más completo, y probablemente único buen relato de la navegación del estrecho de Magallanes» (Parker King, 1829, Vol. 1, p. 10). Recalaron en cabo Posesión y bahía San Gregorio, y en este tránsito tuvieron su primer contacto con aónikenk, a quienes dieron regalos —los habitantes locales habían desarrollado un aprecio por los objetos materiales foráneos, especialmente los de metal— y de quienes obtuvieron carne de guanaco. Más tarde, se encontraron también con grupos kawésqar en el occidente del estrecho. A Puerto del Hambre (bahía San Juan), topónimo existente desde 1584, llegaron los primeros días de enero de 1827, y Parker King lo eligió como su cuartel general o base de operaciones: allí instalaron carpas e improvisados talleres donde se guardaba el material y se hacían las preparaciones y reparaciones.

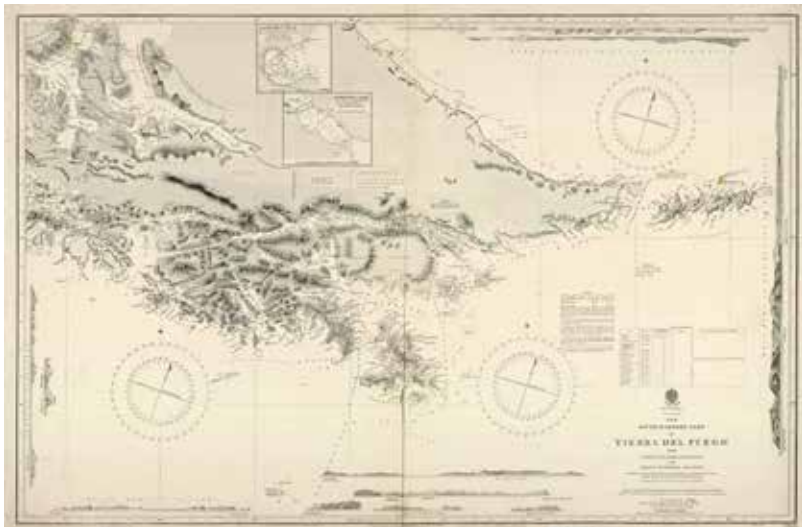


Figura 1. Mapa del sudeste de Tierra del Fuego. Fuente: *Tierra del Fuego with Staten Island, Cape Horn and Diego Ramirez Islands: surveyed by Captain Robert Fitz Roy and the officers of H. M. S. Beagle, 1830-4.* (1910). Londres: Hydrographic Office of Admiralty. Biblioteca Nacional de Chile, n° sist. 84695.

El comandante dispuso la división en tres grupos. El BEAGLE, al mando de Pringle Stokes y con el teniente W. G. Skyring como segundo, zarpó del Puerto del Hambre el 15 de enero «para explorar el Estrecho hacia el oeste del cabo Froward, y en particular para fijar las posiciones del cabo Pilar, la roca llamada Westminster Hall y las islas Direction, en la entrada occidental del Estrecho» (Parker King, 1829, Vol. 1, pp. 67-68), tareas que cumplieron, llegando hasta los islotes Evangelistas y el cabo Victoria. A la ADVENTURE, al mando de Parker King, le correspondió levantar el litoral entre Puerto del Hambre y bahía del Águila. Después de haber retornado la chalupa HOPE, del ADVENTURE, al mando del teniente J. C. Wickham, reconoció la costa al sur de la isla Dawson y el canal Magdalena. HOPE a Puerto del Hambre, se dirigió, con Parker King al mando, a explorar el seno Almirantazgo, los canales Gabriel y Magdalena, y otros. Finalizado el verano, se fueron hacia Río de Janeiro el 7 de marzo de 1827, donde fondearon el 24 de abril.

La segunda campaña se inició cuando salieron de Río en octubre de 1827, penetrando el estrecho por segunda vez el 10 de enero de 1828. El ADVENTURE permaneció en el Puerto del Hambre, desarbolado durante el invierno, porque los trabajos las hicieron las naves más pequeñas: habían adquirido en Montevideo la goleta ADELAIDE, que ahora navegaba al mando de T. Graves. En esta oportunidad al BEAGLE se le encomendó el reconocimiento del litoral Pacífico austral hasta el cabo Tres Montes por el norte, mientras que la ADELAIDE reconoció la bahía que llamó «Inútil», trabajó sobre el intrincado litoral del sector sur del estrecho —bahía San Nicolás, bahía Wood, cabo Holland, isla Clarence, etc.— y volvió al Puerto del Hambre en junio. El 27 de ese mes se le sumó el BEAGLE y, estando en Puerto del Hambre, el teniente Stokes, su capitán, se suicidó con un disparo. Parker King designó al teniente Skyring como nuevo comandante del BEAGLE. El grupo se marchó el 16 rumbo a Brasil y fondeó en Río en octubre de 1828.

Zarparon las naves en momentos distintos desde Río de Janeiro, por tercera vez, entre diciembre de 1828 y enero de 1829. Se detuvieron primero en Montevideo y luego en Puerto Deseado, donde se reunieron, y volvieron a separarse a continuación en cabo Vírgenes. El ADVENTURE, al mando de Parker King, navegó desde allí siguiendo la costa este de la isla grande de Tierra del Fuego hasta llegar a la isla de los Estados y, luego, a caleta Saint Martin.

Después de recorrer el archipiélago Cabo de Hornos desde mediados de abril hasta fines de mayo de 1829, puso proa hacia Valparaíso, donde llegó en junio de ese año. Parker King fue a Santiago a entrevistarse con el presidente de la república, el general Francisco Antonio Pinto, ocasión en la que le informó del propósito de la expedición, después de lo cual se dirigió a Ancud, donde había convenido encontrarse con los demás barcos para pasar el invierno. Por su parte, el BEAGLE y el ADELAIDE se dirigieron al Puerto del Hambre, donde llegaron el 14 de abril, para luego ejecutar los reconocimientos dispuestos por Parker King. El BEAGLE exploró el canal San Jerónimo, redescubriendo los que llamaron senos «de Otway» y «de Skyring», mientras que el ADELAIDE reconoció los canales Magdalena y Bárbara, incluyendo las islas del grupo Magill, una de las cuales es la isla Skyring, de la que se ocupa este texto. Las naves se juntaron en junio en puerto Gallant, al fondo de la bahía Fortescue. Y siguieron. El ADELAIDE fue a los canales del norte, comandado por Skyring junto a Graves, y el BEAGLE continuó explorando la parte más occidental del estrecho. Se reunieron nuevamente y zarparon a Chiloé, donde estuvieron hasta fines de noviembre de 1829.

EL DESCUBRIMIENTO DEL CANAL BEAGLE

La cuarta campaña se inició a fines de 1829. El BEAGLE, con Fitz Roy al mando, inspeccionó el archipiélago Tierra del Fuego, desde las islas del sector noroccidental (isla Recalada, islas Fincham, islas Grafton e isla Carlos, desde cuya bahía Euston un grupo se acercó caminando hasta el cabo Gloucester, que pronto se volverá a mencionar) hasta el cabo de Hornos, donde recorrió el sector suroccidental (bahía Nassau, canal Murray, estrecho de Le Maire, cabo San Vicente). La expedición descubrió el canal Beagle cuando el teniente Murray, navegando hacia el norte de bahía Nassau, entró por un canal que corría en sentido latitudinal, recto, «un canal que conducía al este más allá de donde podía alcanzar la vista, cuya anchura parecía ser de una milla aproximadamente» (Parker King, 1829, Vol. 1, p. 429). Murray siguió explorando el seno llamado hoy «Ponsonby» y descubrió el canal que llevaría su nombre, desde donde pudo observar mejor el canal Beagle (Villalobos, 1979, p. 33). La BEAGLE

tuvo varios encuentros con kawésqar y yámanas antes de llegar al Puerto del Hambre el 31 de marzo.

La ADVENTURE salió de Ancud en diciembre de 1829 y estuvo en Concepción, Valparaíso y Juan Fernández. Llegó a bahía Fortescue en abril de 1830, ocasión en que Parker King dejó un memorial en el cerro de la Cruz. El ADELAIDE, al mando de Skyring, continuó lo realizado por el BEAGLE el verano anterior y exploró entre el golfo de Penas y el estrecho las islas Guayaneco, canal Mesier, Ancón Sin Salida, etc., intentando buscar un paso (inexistente) entre los senos Skyring u Owen y el estrecho de Magallanes. El 4 de mayo se juntó con el ADVENTURE en Puerto del Hambre, a fines de ese mes se fueron a Río, punto de encuentro con el BEAGLE, y llegaron en octubre de 1830 a Plymouth en el ADELAIDE y BEAGLE, habiendo dejado el ADVENTURE en Brasil.

Llevaban consigo a cuatro fueguinos: un yagán al que nombraron Jemmy Button (quien estimaron tendría 14 años de edad) y tres kawésqar: York Minster, Boat Memory y Fuegia Basket (una niña), a quienes asignaron las edades de 26, 20 y 9 años, respectivamente, y que habían sido tomados como rehenes por el robo de un bote. Fitz Roy los había retenido para probar con ellos un proyecto civilizatorio. Pensaba que enseñándoles las conveniencias de la vida «civilizada» en Inglaterra podrían volver a su tierra para ser mediadores en la transformación de sus grupos. Estuvieron allá un año y medio, y regresaron tres de ellos, pues Boat Memory murió de viruela. Los conducía el religioso Richard Matthews, quien iba a dar inicio a un proyecto misional británico en Tierra del Fuego. El diario de Fitz Roy relata las reacciones de los familiares y antiguos cercanos de Button al verlo regresar, y las actitudes de los fueguinos al retornar (Fitz Roy, 2013a, Vol. 2, cap. X).

LOS MEMORIALES, TESTIMONIOS O «CÁPSULAS DEL TIEMPO»

Los diarios de navegación del siglo XVIII dan cuenta de que dejar memoriales para dar fe de la estadía en un determinado lugar, ya fuera de difícil acceso o por primera vez visitado, era entonces una práctica habitual. Para su conservación, se escribía en pergaminos de cuero el nombre del barco, del capitán y de

los oficiales, y una explicación del objetivo del viaje, y se depositaban objetos de metal como monedas y botones dentro de botellas y cajas metálicas. Por lo general se elegía la cima de una montaña para dejarlos, no solo por ser el hito más reconocible desde el mar, sino porque normalmente se accedía a las mayores alturas para obtener mejores vistas y desde allí hacer las observaciones y mediciones. El ascenso significaba también un logro frente a la naturaleza.

En el caso del estrecho de Magallanes, los mensajes se renovaron, toda vez que era esperable que el rigor del clima los fuese destruyendo. Así, el capitán Stokes ordenó a uno de sus guardiamarinas que buscarse en una de las montañas del puerto Gallant el memorial que había dejado el capitán Wallis en 1767, según constaba en su diario: una botella que contenía un chelín y un papel en el que escribió el nombre del buque y la fecha (Macdouall, 1833, p. 91). Macdouall y el cirujano Bowen ejecutaron lo ordenado por Stokes y bajo una pirámide de piedras de cuatro pies de alto hallaron el memorial: una botella rota por la mitad en donde estaba el chelín y lo que parecían ser varios cartuchos de mosquete, muy húmedos. Escribieron con lápiz en un trozo de papel «la siguiente certificación notable: El Dr. Bowen y el Sr. Macdouall, del buque de Su Majestad Británica encontraron una botella que contenía un chelín y varios cartuchos. Ellos han dejado una botella de un cuartillo en la que se ha colocado un chelín inglés y varios botones». El papel y la moneda fueron metidos dentro de la botella de brandy que habían acabado recién y que dejaron junto a la antigua, reedificando sobre ellas la pirámide de piedras. Llevaron el chelín y los cartuchos al capitán Stokes, y más tarde se supo que, en primer lugar, el memorial no era el de Wallis, y en segundo término, que los supuestos cartuchos de mosquete eran los testimonios escritos dejados por Bougainville (1766) y renovados por Córdoba (1786), quien también había dejado el suyo propio (Macdouall, 1833, pp. 94-97).

Los lugares de los memoriales en Magallanes (fig. 2) se indicaron con pilas de grandes piedras, salvo por el sitio donde en 1828 fue enterrado el teniente Stokes, en bahía San Juan (Puerto del Hambre): allí se dejó en cambio

una cruz de madera, con la convicción de que repararían en ella los barcos que la vieses —como efectivamente ocurrió⁴—.

Cada uno de los seis memoriales fue dejado como un símbolo de la gesta casi titánica que significó ganarle al viento y a las mareas en tan frías latitudes durante cuatro años; a la vez, como muestra del mundo de entonces para los exploradores del futuro a través de lo más apropiado en cuanto a materialidad y dimensiones (monedas, pergaminos y objetos de metal): los testimonios dejados eran «un memorial que podía permanecer allí posiblemente mientras durase el mundo», como escribió Macdouall (1833, p. 91), algo que también expresó con las mismas palabras el teniente Skyring, refiriéndose al memorial que nos ocupa: «Allí probablemente permanecerá mientras dure el mundo» (David, 1982, p. 42).



Figura 2. Mapa de los sitios donde se depositaron memoriales en Magallanes.

⁴ El llamado «cementerio de los ingleses», cercano a la bahía San Juan (Puerto del Hambre) en el estrecho de Magallanes, es un testimonio de esta expedición. En ese lugar se dio sepultura al comandante Pringle Stokes, quien se suicidó con un disparo a fines de 1828, y se colocó una cruz de madera con la inscripción «In memory of commander Pringle Stokes R.N. Who died from the effects of the anxieties and hardships incurred while surveying the western shores of Tierra del Fuego +12-8-1828». Hoy una nueva cruz reemplaza a otra anterior que se conserva en el Museo Maggiorino Borgatello de Punta Arenas desde 1984, cuya leyenda dice «Sus restos mortales se encuentran enterrados en este lugar. A los barcos que pasen se les solicita reparar esta cruz».

Estos memoriales son:

Fecha en que fue dejado	Sitio	Extracción	Lugar donde se encuentra actualmente
17 de junio de 1828, la BEAGLE, al mando de Pringle Stokes.	Cerro de la Cruz, puerto Gallant (bahía Fortescue, estrecho de Magallanes).	En 1935, por la Armada de Chile.	Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.
21 de mayo de 1829, la ADELAIDE, al mando del teniente Skyring.	Monte más alto de la isla Skyring.	En 1981, por la Armada de Chile.	Museo Antropológico Martin Gusinde, Puerto Williams.
22 de mayo de 1829, Fitz Roy.	Cerros Beagle, Caleta Donkin (seno Otway).	No se tiene noticia de haber sido extraído.	---
6 de enero de 1830, BEAGLE, al mando de Fitz Roy.	Monte más alto del cabo Gloucester, isla Carlos.	No se tiene noticia de haber sido extraído.	---
20 de abril de 1830, BEAGLE, al mando de Fitz Roy.	Monte más alto de la isla Hornos, cabo de Hornos.	En 1989, por la Armada de Chile.	Paradero desconocido.
Abril de 1830, ADVENTURE y BEAGLE, acción del comandante Parker King.	Cerro de la Cruz, puerto Gallant (bahía Fortescue, estrecho de Magallanes).	En 1998, por Charles Porter y equipo de la Universidad de Magallanes.	Museo del Recuerdo, Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

PRIMER MEMORIAL DEJADO EN EL CERRO LA CRUZ, BAHÍA FORTESCUE,
ESTRECHO DE MAGALLANES, MAYO DE 1828

Durante la segunda campaña, en mayo de 1828, el BEAGLE, bajo el mando de Fitz Roy, recaló por segunda vez en puerto Gallant. El día 17, Fitz Roy, Murray y otros cuatro hombres subieron a hacer mediciones con barómetro y teodolito al monte de la Cruz, a 695 m s. n. m., punto que ofrecía la mejor vista del sector occidental del estrecho. Una vez que concluyeron, dice Fitz Roy, «depositamos un Memorial que contenía la lista de los oficiales y tripulación de la BEAGLE y de la ADELAIDE —una relación del objeto del viaje, de lo hasta entonces ejecutado, y del lugar adonde nos dirigíamos— y una colección de monedas, todo dentro de una caja de latón bien soldada, bajo la roca pelada; e hicimos una gran pila de piedras sobre ella» (Parker King, 1839, vol. 1, p. 244). Este memorial se dejó un año después de haber sido buscado el de Wallis y reemplazado informalmente por Bowen y Macdouall. Sin embargo, el reemplazo formal del memorial de Córdoba, que a su vez lo había hecho con el de Bougainville, se hizo al final, poco antes de abandonar el estrecho rumbo a Inglaterra.

Este es el memorial que se conserva en el Museo Marítimo Nacional. La única referencia existente sobre el momento y la forma de su llegada es que fue llevado en 1935 por la tripulación del ARAUCANO⁵ (Mantellero, 2000, pp. 80-81). Se trata de una colección de 28 monedas y medallas conmemorativas que se encontraban dentro de una caja de hojalata, hoy muy destruida. En el interior de la botella de cerámica —que se conserva íntegra luego de habersele practicado una cuidadosa incisión en su base para extraer el contenido y de haberla vuelto a pegar— se hallaba un trozo de cuero arrugado, enroscado y petrificado; por lo tanto, su contenido es

⁵ Dice Mantellero: «Parte de los objetos fueron recuperados en el año 1935 por los tenientes de la Armada don Silvestre Reyes V., Óscar Muñoz M. y Manuel Montalba, acompañados por el conseripto Villarroel y dos hombres de la tripulación, todos pertenecientes al ARAUCANO, al mando del capitán de navío Don Luis Muñoz Valdés». El autor no refiere su fuente de información. Los objetos que señala coinciden con los que se conservan.

ilegible. Sin embargo, por el diario de la expedición se sabe lo que en él estaba escrito⁶.

El segundo memorial, cronológicamente hablando, fue el dejado en la isla Skyring en mayo de 1829. Pero siendo el objeto principal de este artículo, lo reservaremos para el final.

MEMORIAL DEJADO EN CALETA DONKIN, MAYO DE 1829

El 22 de mayo de 1829, las naves auxiliares de la BEAGLE fueron bajo el mando de Stokes y Fitz Roy a explorar los senos Skyring y Otway, y dejaron un memorial en «los cerros Beagle» de caleta Donkin (extremo oriental del seno Otway). Dice Fitz Roy: «Dejamos un memorial tallado en plomo al pie de un poste hundido en el terreno; pero el aire era tan frío que los hombres, que querían agregar sus nombres, no pudieron marcarlos en el plomo» (Parker King, 1839, p. 233).

MEMORIAL DEJADO EN EL CABO GLOUCESTER, ISLA CARLOS, ENERO DE 1830

Una vez finalizado el invierno de 1829, en la cuarta campaña, el BEAGLE zarpó desde San Carlos de Chiloé hacia el estrecho. Reconoció el puerto de la Misericordia, el cabo Pilar, los Apóstoles y las islas Landfall. El 6 enero de 1830, un grupo de doce hombres bajo el mando de Fitz Roy dejó el BEAGLE protegido en la dársena Laura para fijar la posición del cabo Gloucester, en la isla Carlos. Al día siguiente, Wilson, Megget, Fitz Roy y dos tripulantes ascendieron «una montaña que forma el cabo» con gran trabajo, hasta que alcanzaron la cumbre más alta, tan estrecha que apenas había lugar para colocar el teodolito y arrodillarse a su lado. Terminado el trabajo «enterramos dos memoriales, uno contenido en estaño y el otro en una botella» (Parker King,

⁶ Esta colección estuvo exhibida en una vitrina no sabemos desde cuándo y hasta al menos la década de 1980, cuando el Museo Naval de Valparaíso (hoy Museo Marítimo Nacional) estaba en el actual castillo Wulff, en Viña del Mar. Desde que el museo se trasladó a su ubicación actual, en el cerro Artillería de Valparaíso, la colección no forma parte de su muestra permanente. Agradezco al profesor Eduardo Rivera, conservador de dicho museo, su inmediata colaboración. La presente investigación hizo que el museo recordara la existencia de esta colección y reagrupara los objetos, que estaban guardados por separado según el material con que estaban hechos.

1839, Vol. 1, p. 376). William Mogg aclara que el de estaño tenía forma de cilindro y que el memorial contenía el nombre del barco, de los oficiales y de la tripulación (Taverner, 1956, p. 223)⁷. Hasta donde se ha podido averiguar, este memorial no ha sido buscado.

MEMORIAL DEJADO EN LA ISLA HORNOS, ABRIL DE 1830

Esta última campaña había llevado al Beagle a las islas más australes de América. Estando fondeados en la caleta Saint Martin, el 19 de abril Fitz Roy, junto al teniente Kempe y algunos tripulantes, se dirigió en un bote a la isla Hornos para hacer mediciones en el punto más alto del cabo. El grupo llevó cinco días de provisiones, un buen cronómetro, otros instrumentos y «un memorial que había sido previamente preparado y encerrado en forma segura en un recipiente de piedra» (*«in a stone jar»*). Sin embargo, Mogg aclara que no fue de piedra, sino estaño (como todos los demás memoriales), y que se escribió en un pergamino (*«parchment»*) (Taverner, 1956, p. 225). Al día siguiente ascendieron, y mientras Fitz Roy y el timonel hacían las mediciones, el teniente Kempe con la tripulación del bote levantaron una pila de piedras sobre el testimonio dejado. Fue el 20 de abril: «El monolito sobre nuestro memorial era de ocho pies de altura y entre las piedras había algunas que requirieron el esfuerzo compartido de los siete hombres para ponerlas en el tope. Bebimos a la salud de su majestad el rey Jorge IV y dimos tres fuertes hurras de todo corazón, reunidos de pie alrededor del Union Jack», su bandera (Parker King, 1839, Vol. 1, p. 432). Al día siguiente regresaron a bordo del BEAGLE.

En 1989 el memorial fue buscado en helicóptero por el oficial de la Armada de Chile Christian de Bonnafos. No había una pila visible de piedras, pero sí una disposición distinta de ellas, lo que llamó su atención. Lo hallado era, dice él mismo, una tapa de bronce con una inscripción hecha a golpes que decía *Beagle 1830*, «41 monedas y medallas de plata y bronce, con fechas desde 1784 a 1828, de Gran Bretaña, España, Alemania y Brasil. Una moneda de plata con una perforación tenía grabadas a golpes las letras

⁷ Suponemos que cuando se dice «enterrado» (*«buried»*) se refiere a que fue depositado bajo una pila de piedras, como en las demás ocasiones.

W. M., las que corresponderían al oficial contador W. Mogg. Las medallas eran conmemorativas a la expedición de la BEAGLE y la ADVENTURE. Los demás objetos eran los siguientes: una chapa de cinturón de los Royal Marines, de bronce; una docena de botones grandes de bronce con una y hasta cinco anclas; cuatro botones chicos de bronce; un timbre de madera, casi destruido por la humedad; trozos de bandera (Union Jack); botones de carey, un cortaplumas con mando de carey, un objeto de hierro con aspecto de punzón (puede ser el empleado para marcar la tapa de bronce, por coincidir su punta con las marcas); por último, una cajita de madera, posiblemente para rapé, con la inscripción James Bennett», que era el mayordomo del capitán Fitz Roy (De Bonnafos, 1990, p. 612). El jarro de cerámica de color amarillo, ya roto, era similar al del memorial de la isla Skyring hallado ocho años antes y fue lo que delató que se trataba del memorial buscado (De Bonnafos, 1990, p. 611). Ya no se conservaba el trozo de pergamino.

Lo único que queda de este memorial es una fotografía del conjunto de los objetos sobre la mesa de su casa en Puerto Williams que tomó el propio De Bonnafos y que acompañó su artículo, publicado en 1990 y reproducido en 1995. En él dice que «la Armada de Chile decidió que este testimonio fuese conservado en el Museo Naval de Valparaíso, por lo que se le entregó al almirante Don José Toribio Merino Castro en su última visita oficial al Distrito Naval Beagle, dentro de un hermoso cofre de coigüe regional» (De Bonnafos, 1990, p. 615). El memorial fue efectivamente entregado a dicho comandante en jefe de la Armada, pero no se encuentra en el Museo Naval, siendo su localización totalmente desconocida.

SEGUNDO MEMORIAL DEJADO EN EL CERRO LA CRUZ, BAHÍA FORTESCUE,
ESTRECHO DE MAGALLANES, ABRIL DE 1830

Poco antes de volver a Inglaterra, en abril de 1830 volvió el ADVENTURE al cerro de la Cruz para depositar un memorial que dejara testimonio de su presencia, pero también de las expediciones española y francesa que la habían precedido, retiradas en enero de 1827. La relación del primer viaje al estrecho de la expedición de Córdoba y Lazo de la Vega señalaba de manera expresa haber encontrado en «una de las montañas que rodean el Puerto de San Joseph

[...] una botella con una inscripción en latín que dejó Bougainville. El capitán Córdoba imitó al francés y dejó una carta en español nombrando aquel lugar como Cerro de la Cruz» (Vargas Ponce, 1788, p. 48). Así como Córdoba navegó por el estrecho con el diario de Louis Antoine de Bougainville en la mano —publicado en Francia en 1771 tras cruzar dicho paso entre 1767 y 1768⁸—, Parker King llevaba ambos diarios como guías.

Como hemos dicho, Bowen y Mogg subieron el monte de la Cruz y hallaron «los restos de una botella de vidrio y un rollo de papeles que resultaron ser los memoriales dejados por Don Antonio de Cordova, y una copia de un documento que había sido previamente depositado allí por M. de Bougainville. Junto a esos papeles se encontró una moneda de dos reales españoles de Carlos III, que había sido curvada para que admitiese ser puesta en la botella. Fue con considerable dificultad que se pudo descifrar algo de la escritura, ya que los papeles, al haber sido doblados, se rompieron, y las palabras quedaron ilegibles en los pliegues y bordes» (Parker King, 1839, Vol. 1, pp. 69-70). El memorial de Bougainville estaba en latín. La parte legible, que hizo constar Stokes en su bitácora, fue reproducida por Parker King en su diario⁹. Por su parte, la expedición española había reescrito el testimonio del francés y dejado un memorial, también en latín, junto a un relato de su viaje escrito en español, francés, inglés e italiano (Parker King, 1839, Vol. 1, p. 70)¹⁰.

⁸ Véase el minisitio dedicado a Bougainville en www.memoriachilena.cl/602/w3-article-95768.html.

⁹ «Viatori Benevolo salus.../ ...que a periculose admodum naviga.../ ...Brasile Bonarve et insularum.../ .../ ...incertis freti Magellanici portibus.../ ...historiaastronomia.../ ...Boug.../ ...Boug... Duclos et de la Giranda 2 navium.../ ...Primaris/ ...Comerson...Doct med naturalista Regio/ accu...m. Veron astronomo de Romainville hydrographio/ ...a rege Christianissimo demandans/ ...Landais Lavan Fontaine navium/ Loco tenentibus at Vexillariis.../ ...itineris locus DD Dervi Lemoyne.../ ...Riouffe voluntariis./ ...vives...scriba/ Anno MDCCLXVI» (Parker King, Vol. 1, p. 70).

¹⁰ La parte legible de este texto en latín dice: «Benevolo Navigatori/ Salutem/ Anno Domici MDCCLXXXVIII Vir celeberrimus/ DD. Antonius de Cordova Laso de la Vega navibus duabus (quórum/ Nomina SS Casilda et Eulalia errant ad scrutamen Magellanici/ Freti subsequendum unaque litorum, portuum aliorumque notabolum/ iter iterum fecit/ ... e Gadibus classis tertio nonas Octobris habenas immittis/ quarto idus ejusdem Nova... vidit/ A Boreali ad Austra... miserium postridie Kalendae Novembris emigravit. / Decimo quarto Kalendas Januarii Patagonicis recognitis/ Litoribus ad ostium appulit freti/ Tandem ingentibus periculis et horroribus tam in mari quan/ in freto magnanime et constanter superatis et omnibus/ portabus atque navium fundamentis utriusque lotoris/ correctissime cognitis and hunc portum Divini Jose vel/ Galante séptimo idu Januarii pervenit ubi ad/ Perpetuum rei memoriam in monte sanctissimae crucis hoc/ Monumentum reliquit/ Tertio et excelso Carolo regnante potente/ Regali jussu facta fuere suo/ Colocatum fuit nono Kalendae Februarii Anno MDCCLXXXIX» (Parker King, 1839, Vol. 1, p. 71).

Los ingleses no dejaron constancia de este último texto. Aseguran, eso sí, que estaba junto a una lista de los oficiales de ambas naves y un memorial del anterior viaje de Córdoba y Lazo de la Vega (1785-1786). El diario de Parker King señala que el original de Córdoba, que contenía a su vez el texto de Bougainville, fue dejado en el Museo Británico (Parker King, 1839, Vol. 1, p. 70), si bien no se ha hallado registro de ello.

Antes de abandonar el estrecho, los ingleses volvieron a puerto Gallant para subir al cerro la Cruz, rectificar las medidas anteriormente tomadas por Fitz Roy y dejar el testimonio renovado de los viajeros anteriores, así como el suyo propio. Este memorial fue buscado y encontrado en febrero de 1998 por el ingeniero y explorador norteamericano Charles Porter, quien utilizó el diario: «Al día siguiente una partida practicó la ascensión de la montaña de la Cruz a fin de depositar una placa de peltre en la que se recortaron los nombres del barco y los oficiales. En la cumbre hallaron la pila de piedras erigida por el capitán Fitz Roy a la que no tocaron, e hicieron otra, en la que colocaron una botella, una monedita española y copia de los memoriales que retiráramos de allí, amén de algunas monedas inglesas y medallas. La botella fue tapada con corcho, recubierta con resina y envuelta en una hoja de plomo» (Martinic y Porter, 2001, p. 88). Bajo una pirámide de piedras, Porter halló el memorial: una tabla de madera sobre la cual estaba la medalla recordatoria, de bronce y 27,2 mm de diámetro, en la que se leía «HMS Adventure and Beagle», y el cilindro de metal (igual que el dejado en cabo Gloucester) que contenía los memoriales, monedas, medallas y otros objetos de metal, actualmente expuestos en el Museo del Recuerdo de la Universidad de Magallanes (Martinic y Porter, 2001, pp. 93 y ss.).

MEMORIAL DE LA ISLA SKYRING: LA COLECCIÓN DEL MUSEO MARTIN GUSINDE

El memorial dejado en mayo de 1829 en la isla Skyring es el que conforma la colección que conserva el Museo Antropológico Martin Gusinde. El acto se relata en el diario de navegación del teniente Skyring, cuando en la tercera campaña el ADELAIDE exploró los canales Magdalena y Bárbara bajo su mando y junto al teniente Robert Graves. Navegando entre las islas Magill, encontraron un fondeadero en una pequeña caleta en el extremo noroeste de la

más grande de ellas. Dado que tenía un cerro que parecía ofrecer una vista imponente en una ubicación central, decidieron subirlo, para lo que esperaron varios días a que hiciera tiempo favorable. El día 21 hubo una «mínima esperanza de obtener una vista desde la cima», y el teniente Skyring y Kirke no la dejaron pasar: luego de tres horas de muy ardua ascensión, en la que casi se congelan, la alcanzaron.

Allí dejaron un documento «colocado en una botella envuelta con una fuerte protección exterior y depositado en la cima de la montaña», previamente confeccionado el 16 de mayo. Aunque ese documento no es legible hoy, se sabe que decía: «Este memorial fue dejado por los oficiales de la goleta de S. M. ADELAIDE, mientras se empleaba en un levantamiento de los canales Magdalena, Cockburn y Bárbara; y a cualquier persona que lo encuentre se le solicita dejar el documento original y construir la pila bajo la cual está colocado, por lo menos seis pies más alta. Firmado este 16 día de mayo 1829 por: W. G. Skyring, teniente y ayudante hidrógrafo del HMS BEAGLE. Thomas Graves, teniente de la goleta HMS ADELAIDE. James Kirke, guardiamarina HMS BEAGLE. Alex Millar, segundo maestre HMS ADELAIDE. Benj. Bynoe, segundo cirujano HMS BEAGLE. Jno. Park, segundo cirujano HMS ADVENTURE. Dios salve al Rey» (Parker King, 1839, Vol. 1, p. 254). El diario del teniente Skyring agrega alguna otra información: «Los oficiales diseñaron un memorial en el que figuraba el objeto de nuestra travesía, que se colocó en una botella con varias monedas y luego fue cerrado de forma segura en un recipiente delgado que dejamos en la cumbre bajo una pila de piedras como recuerdo de nuestros procedimientos hasta el momento y allí probablemente permanecerá mientras dure el mundo» (David, 1982, p. 42)¹¹.

Carlos Mantellero, oficial de la Armada de Chile que conocía bien los diarios de las expediciones de Parker King y Fitz Roy porque por entonces estaba preparando la segunda edición de su libro sobre toponimia magallánica (Mantellero, 2000 [1984 y 1991]), pidió a su amigo Eduardo Barison, comandante del buque PILOTO PARDO, que si tenía oportunidad de acercarse a la

¹¹ El texto, citado de Surveyor's Letters, file 19b, Hydrographic Department, dice: «A memorial was drawn by the officers stating the object of our cruise wich being placed in a bottle with several coins and afterwards securely enclosed in a tin cannister we left it on the Summit under a pile of stones as a memento of our proceedings thus far and there probably it will remain while the world lasts».

isla Skyring, enviara un helicóptero a buscar la pirámide de piedras y extraer de la base de ella el testimonio inglés. Aprovechando el inusual día despejado y tranquilo que fue el 24 de febrero de 1981, el comandante Barison envió el helicóptero, piloteado por el teniente Eugenio Arellano. Las enormes piedras ya no estaban en su lugar, y fue solo por intuición que dieron con dicho testimonio. Mientras el helicóptero se apoyaba en solo un pie, un teniente se bajó con una bolsa plástica y recogió sin dificultad los objetos que contenía la botella de cerámica, ya rota. La operación se registró con la cámara del fotógrafo del barco, tercer tripulante del helicóptero.

Hay fotografías de lo encontrado tomadas ese mismo día en el PILOTO PARDO. Fue decisión de Mantellero y Barison que todo quedase en manos del Museo de Puerto Williams¹² y que se dejase un nuevo testimonio en la cima del cerro. Esto se hizo cuatro años más tarde, en mayo de 1985, cuando desde la Tercera Zona Naval se dispuso erigir un monolito con una placa de bronce en el punto exacto donde fue encontrado el memorial. Sobre él, en una caja sellada se depositó un mensaje¹³.

Por medio del agregado naval de Chile en Inglaterra, la Armada chilena dio cuenta del hallazgo a su símil inglesa, comunicándolo al almirante hidrógrafo de esta (David, 1982, nota 3). Se hizo «como una cortesía... con el propósito que la Armada Británica esté al tanto de las buenas relaciones que deseamos mantener con ella» (Poisson, 21 de abril de 1981). El almirante inglés puso a la Society for Nautical Research en conocimiento del hallazgo, razón por la que el capitán David publicó la noticia en la revista *Mariner's Mirror, The Internacional Journal of the Society for Nautical Research*. El descu-

¹² En contestación a una petición del 19 de marzo de 1981 del comandante en jefe de la Tercera Zona Naval, el jefe de estado mayor general de la Armada autorizó que los objetos se dieran en custodia al Museo Martin Gusinde, con la condición de exhibirlos junto a «una bandera de la Marina Británica, del tamaño apropiado, que sirva de crédito al origen de los objetos encontrados» (Poisson, 21 de abril de 1981).

¹³ La placa de bronce dice: «El 21 de mayo de 1829 el teniente W. G. Skyring, 2º comandante del H.M.S. BEAGLE y otros cinco tripulantes de las naves inglesas, estuvieron aquí durante una expedición hidrográfica. Como testimonio de su visita dejaron en este mismo sitio recuerdos navales y un documento, que fueron encontrados por miembros de la dotación del A. P. PARDO el 24 de febrero de 1981, y entregados al Museo Martin Gusinde de Puerto Williams. La Armada de Chile rinde homenaje a estos esforzados navegantes que contribuyeron al conocimiento de nuestro territorio, erigiendo este monolito cuyas proporciones corresponden a lo indicado por ellos en mensaje a la posteridad. Isla Skyring, mayo de 1985». Para la tarea fue comisionado el buque ÁGUILA y personal del destacamento de Infantería de Marina, «Cochrane» (Cruz, s. f.).

brimiento, asimismo, fue publicado al año siguiente en *National Geographic*, porque coincidentemente una periodista y un fotógrafo de dicha revista se habían embarcado en el PILOTO PARDO para hacer un reportaje sobre la Patagonia. La foto del teniente Arellano con el «tesoro» acompaña el texto (Allen y Abell, 1982).

LOS OBJETOS

La colección se compone, en primer lugar, de una vasija de cerámica de color anaranjado (fig. 3) y su tapón de corcho. Esta es igual en forma y color a la dejada en la isla Hornos, pero distinta a la botella de cerámica que contenía las monedas dejadas en el cerro de la Cruz (1828) que se conserva en el Museo Marítimo Nacional. Se trata de una vasija simple, de cuello pequeño —acaso una redoma para almacenar alguna clase de unguento—, con la única decoración de una incisión de dos líneas paralelas que recorren la base del cuello. Fue cocida a altas temperaturas, casi hasta alcanzar el punto de vidriado, lo que se puede apreciar en su parte superior. Es probable que haya contenido las monedas y medallas, envueltas primero en un paño, porque ese es el caso de la única vasija que se conservó sin romperse: la del Museo Marítimo Nacional. Se aprecia sobre ella una sustancia negra en algunas partes, que debe ser la resina con la que, dice el diario, se recubrió la botella dejada en 1830 en el cerro de la Cruz.

Está también el pergamino de cuero en el que se escribió el mensaje, similar al de la colección del Museo Marítimo Nacional, pero actualmente mucho más enroscado que aquel. No es posible ver en él leyenda alguna.

Hay cuatro medallas conmemorativas de la expedición, de 1828, iguales entre sí y en todo coincidentes con las conservadas de los otros memoriales. En el anverso un relieve tiene la leyenda «GEORGE IV» en el centro. La leyenda perimetral, en tanto, dice «H.M.B.S ADVENTURE AND BEAGLE 1828». En el reverso, rodeada por ramas de laurel está la corona real británica, y debajo está Britannia sentada, con una rama de laurel en la mano derecha, una lanza en el brazo izquierdo y el escudo de la Union a su lado (fig. 4). El National Maritime Museum de Greenwich, Londres, tiene una moneda similar, pero de 1827 (Object ID MEC1486). Estas medallas conmemorativas eran

comunes en las expediciones marítimas inglesas, al menos desde el viaje de James Cook en la *RESOLUTION* y *ADVENTURE*, 1772. Fueron consideradas instrumento de la diplomacia y, como tales, introducidas a los indígenas visitados: constaba en ellas la fecha del viaje y eran, por tanto, un registro de la llegada de ingleses a sus tierras (McCracken, 2017).



Figura 3. Botella de cerámica del memorial de isla Skyring. Museo Antropológico Martin Gusinde, Colección Fitz Roy, n° inv. MAMGT206. Fotografía de Viviana Rivas.



Figura 4. Medalla conmemorativa de la expedición hidrográfica de Phillip Parker King y Robert Fitz Roy, 1828. Museo Antropológico Martin Gusinde, Colección Fitz Roy, n° inv. MAMGT219. Fotografía de Viviana Rivas.

Destaca una chapa de bronce con insignia de la Marina inglesa (fig. 5). En su anverso tiene como figura central, en relieve, un ancla bífida con una única argolla de la que pende una soga curvada en forma de «S». De la base del ancla surgen dos ramas de laurel, y sobre ella se observa una corona con una cruz en el centro. En el perfil de la corona aparece un perlado, y enmarcando la insignia se desarrolla la inscripción «Royal Marines» en letras capitales. El reverso es levemente cóncavo.

También se cuentan cinco botones de uniformes, dos dorados y tres plateados. De los primeros (ambos con un diámetro de 1,4 cm), uno presenta como decoración un ancla delante de su soga en forma de «S» y una corona en la parte superior; el otro, dos anclas formando una cruz. Los botones pla-

teados (fig. 6) miden 2,1 cm de diámetro y tienen la figura de un ancla y sogas sobre dos ramas de laurel que las enmarcan en su base, y la leyenda «Royal Marines» como marco superior.



Figura 5. Chapa de metal con la insignia de la Marina inglesa. Museo Antropológico Martin Gusinde, Colección Fitz Roy, n° inv. MAMGT204. Fotografía de Viviana Rivas.

Los marinos ingleses incluyeron en este memorial, como en los demás, monedas contemporáneas de diferentes países (fig. 7). Se trata de dos monedas de Brasil, al parecer de cobre, en el reverso con el escudo del imperio y la inscripción «IN HOC SIGNO VINCES», y en el anverso con el número «80» una y con el «20» otra, ambas con la leyenda «PETRUS I. D. G. CONST. IMP. ET PERP. BRAS. DEF», de 1828. Hay también dos monedas del Reino de las dos Sicilias, una de cobre con la leyenda perimetral «FERDINAN IV SICILIAR REX» y en el anverso «un grano cavalli 12» de 1790, y otra con la leyenda «FERD. I, D. G. REGNI SICILIARUM ET HIER REX» y en el reverso «Tornesi Cinque 1819». Asimismo, una moneda inglesa de cobre con la imagen de Britannia en el

anverso y la leyenda «BRITANNIAR: REX FID:DEF:», más la fecha debajo, 1823, y en el reverso, el perfil de la cabeza de un hombre con la leyenda perimetral «GEORGIUS III» a la izquierda y «DEI GRATIA» a la derecha. Por último, dos fichas –un medio de cambio– con la leyenda «Sparrow Nail Merchant» enmarcando la figura de un globo aerostático en el anverso y, en el reverso, la leyenda «Sparrow`s Leather Sauce». El diámetro es de 23,4 mm (fig. 8). Otro ejemplar como este se encuentra en el Museo de la Ciencia de Londres.



Figura 6. Uno de los tres botones plateados de Royal Marines. 2,1 cm de diámetro. Museo Antropológico Martin Gusinde, Colección Fitz Roy, n° inv. MAMGT203. Fotografía de Viviana Rivas.



Figura 7. Una de las monedas que se guardaban dentro de la vasija. Museo Antropológico Martin Gusinde, Colección Fitz Roy, n° inv. MAMGT215. Fotografía de Viviana Rivas.

Se dejaron también otras monedas, que están en mal estado de conservación o rotas, un clavo de cabeza redonda y sección cuadrada de 4,3 cm de largo; varios trozos pequeños de metal muy delgado, en láminas, entre las que destaca una pieza de irregular forma con cuatro perforaciones en uno de sus costados; y un trozo de madera. No se han conservado los trozos de hierro que conformaban la caja que contenía todo lo anterior, ni el trozo de lona que probablemente haya envuelto las monedas, de la misma manera en que se aprecia a simple vista que lo hizo el trozo de lona del memorial en el Museo Marítimo Nacional. Hay varios fragmentos de una botella de vidrio de color verde.

Completa el conjunto un pequeño dado hecho de hueso, de aproximados 1,5 y 1,7 cm por lado (fig. 9). Sin embargo, este objeto no formaba parte del memorial. No se sabe cómo llegó a ser incluido en la colección, pero figura ya en el segundo listado de los objetos, elaborado en 1985, y así se ha mantenido hasta ahora. Sin duda es el objeto más curioso de la colección, pues no se conoce su procedencia. La pieza ciertamente merece un estudio particular, porque la forma del dado (más hexagonal que cuadrada) y la manera de representar los números (puntos envueltos en un círculo o anillo), «desordenados» en las caras, recuerda a los dados medievales que se han conservado. Aunque podría atribuirse al grupo aónikenk, considerando que hubo trato pacífico y fluido entre estos y los europeos desde mediados del siglo XVIII —el diario de Parker King da cuenta de frecuentes interacciones e intercambios entre ellos y los ingleses—, y que los estudios de Mateo Martinic han demostrado cómo este grupo se mostraba proclive a los naipes y dados (Martinic, 1995, pp. 95-100), este ejemplar no se parece en nada a los que de dicho pueblo patagónico se conservan (Martinic, 1995, p. 246, fig. 55).



Figura 8. Ficha de la compañía Sparrow Nail Merchant de Londres. 2,3 cm de diámetro. Museo Antropológico Martin Gusinde, Colección Fitz Roy, n° inv. MAMGT233. Fotografía de Viviana Rivas.



Figura 9. Dado de hueso que, pese a formar parte de la colección, no pertenece al memorial. Museo Antropológico Martin Gusinde, Colección Fitz Roy, n° inv. MAMGT208. Fotografía de Viviana Rivas.

CONCLUSIONES

La expedición de Parker King hizo un exhaustivo trabajo hidrográfico en Magallanes y Tierra del Fuego, que produjo información de gran riqueza geográfica, hidrográfica y etnográfica, contenida en diarios de viaje, cartografía y otra documentación. Tuvo la particularidad de ser la primera expedición y la que abrió el camino a la siguiente, la de Fitz Roy —más famosa por haber formado parte de ella Charles Darwin—. Pero también se destacó por haber dejado seis memoriales en cinco lugares distintos de las costas magallánicas.

Estos memoriales o testimonios contenían objetos metálicos, de vidrio, de cerámica y pergaminos de cuero de animal (y quizá otros objetos no conservados), pero principalmente medallas conmemorativas de la expedición, monedas inglesas y de distintos países por donde pasó la expedición (Inglaterra, Portugal, Brasil y Argentina, y también del Reino de las Dos Sicilias) y fichas de la Sparrow Nail Merchant, entre otras. Se dejaron sobre cumbres magallánicas para mostrar a hipotéticos navegantes posteriores la obra de la Marina británica, que sabían titánica, y para señalar el haber hollado lugares tan remotos y hostiles.

El Museo Martin Gusinde puede lucir uno de estos testimonios, conservando en Puerto Williams y compartiendo con los visitantes la memoria que Parker King y sus oficiales quisieron dejar al futuro.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco el apoyo logístico y afecto dado por la Sra. Rossana Uribe y el Sr. Herman Monges durante mi estancia en Puerto Williams, y el grato ambiente laboral proporcionado por Alberto Serrano y Karina Rodríguez en el Museo Martin Gusinde. Esta investigación es tributaria de la información proporcionada por Eduardo Barison, Christian de Bonnafo, Carlos Mantellero, Maurice van der Maele y Mateo Martinic; por Cecilia Guzmán y Eduardo Rivera, ambos del Museo Marítimo Nacional; y por mi amigo Fernando Wilson. Una valiosa asesoría sobre cómo apreciar los objetos dejados la recibí de mi amigo, el historiador del arte José Moráis.

REFERENCIAS

- Allen, L., y Abell, S. (1982). Tierra del Fuego. *National Geographic Society* [número titulado *Secret corners of the world*].
- Bradley, P. (1989). *The lure of Peru. Maritime intrusion into the South Sea, 1598-1701*. Nueva York: St. Martin's Press.
- Cruz Labarthe, A. (C. N.). (S. f.). *Se cumplió el legado del teniente W. S. Skyring* [documento escrito a máquina en poder de Eduardo Barison, cedido al Museo Martin Gusinde].
- David, A. C. F. (1982). Discovery of relics on mount Skyring of Beagle's survey of Magellan Strait. *The Mariner's Mirror*, 68(1), 40-42.
- De Bonafos, C. (1990). Testimonio de Fitz-Roy en el cabo de Hornos. *Revista de Marina*, (6), 609-615. Reproducido en *Nuestro Mar*, 28 de septiembre de 1995, 10-12.
- Fitz-Roy, R. (1839). *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe*, Vol. 2. Londres: Henry Colburn.
- (2013a). *Viajes del 'Adventure' y el 'Beagle'*. *Diario*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- (2013b). *Viajes del 'Adventure' y el 'Beagle'*. *Apéndices*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Macdouall, J. (1833). *Narrative of a voyage to Patagonia and Terra del Fuego through the straits of Magellan, in H.M.S. Adventure and Beagle, in 1826 and 1827*. Londres: Renshaw and Rush.
- Mantellero, C. (1983). Hace 152 años: en la cumbre del Skyring. *Revista de Marina*, 100(753). Disponible en: <https://revistamarina.cl/revistas/1983/2/mantellero.pdf>
- Mantellero, A. (2000). *Diccionario geográfico náutico de la toponimia austral de Chile*. Valparaíso: s. d. Primera edición de 1984 y segunda de 1991.
- Martinic, M. (1973). *Crónicas de las tierras al sur del Canal Beagle*. Santiago: Francisco de Aguirre.
- (1987). Navegantes norteamericanos en aguas de Magallanes durante la primera mitad del siglo XIX. *Anales del Instituto de la Patagonia, Serie Ciencias Humanas*, (17), 11-17.

- (1992). *Historia de la Región Magallánica*. Tomo 1. Punta Arenas: Universidad de Magallanes.
- (1995). *Los aónikenk. Historia y cultura*. Punta Arenas: Ediciones Universidad de Magallanes.
- (2007). *Los británicos en la Región Magallánica*. Valparaíso: Ediciones de la Universidad de Playa Ancha.
- Martinic, M., y Porter, C. (2001). El hidrógrafo Phillip Parker King en aguas de Magallanes (1826-1830). Hallazgo y recuperación del testimonio de su estadía en el Estrecho. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, (29), 79-102.
- McCracken, R. (23 de octubre de 2017). Tokens of friendship, tools of diplomacy. *The Magazine Antiques*. Disponible en: www.themagazineantiques.com/article/tokens-of-friendship-tools-of-diplomacy/
- Parker King, P. (1832). *Sailing directions to the coast of Eastern and western Patagonia, from Port St. Elena on the east side, to Cape Tres Montes on the west side, including the Strait of Magallanes, and the sea coast of Tierra del Fuego*. Londres: Hydrographical Office.
- (1839). *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe*, Vol. 1. Londres: Henry Colburn.
- Pimentel, J. (1998). *La física de la monarquía. Ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina (1754-1810)*. Madrid: Doce Calles.
- Poisson Eatsman, M. (21 de abril de 1981). *Oficio del vicealmirante, jefe del Estado Mayor de la Armada, al comandante de la Tercera Zona Naval*. Archivo del Museo Marítimo Nacional.
- Ramírez, H. (1990). *Don Antonio de Córdoba y la primera expedición científica reconocedora del estrecho de Magallanes*. Santiago: Publicaciones de la Embajada de España en Chile.
- Safier, N. (2016). *La medición del Nuevo Mundo. La ciencia de la Ilustración y América del Sur*. Madrid: Marcial Pons Historia.
- Sagredo, R. (2012). De la hidrografía imperial a la hidrografía nacional. Reconocimientos del Pacífico Sur. Siglos XVIII y XIX. *Anuario de Estudios Americanos*, 69(2), 509-554.

- Seyxas y Lovera, F. (2011). *Piratas y contrabandistas de ambas Indias y estado presente de ellas (1693)*. Edición, anotación y estudio preliminar de Clayton McCarl. La Coruña: Fundación Barrié.
- Taverner, L. E. (1956). New light on the Adventure and Beagle Expedition, 1826-36. *Genus*, 12, (1/4), 202-226.
- Urbina, X. (2014). *Fuentes para la historia de la Patagonia Occidental. Primera parte: siglos XVI y XVIII*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso.
- (2016). La sospecha de ingleses en el extremo sur de Chile, 1669-1683: actitudes imperiales y locales como consecuencia de la expedición de John Narborough. *Magallania*, 44(1), 15-40.
- Van Meurs, M. (2014). *Conrad Martens en Chiloé, 1834*. Ancud: Museo Regional de Ancud.
- Vargas, J. (1788). *Relación del ultimo viaje al Estrecho de Magallanes de la fragata S. M. Santa María de la Cabeza en los años de 1785 y 1786. Extracto de todos los anteriores desde su descubrimiento impresos y manuscritos y noticia de los habitantes, suelo, clima y producciones del Estrecho*. Madrid: Viuda de Ibarra, hijos y compañía.
- Villalobos, S. (1979). *El Beagle. Historia de una controversia*. Santiago: Andrés Bello.

DUMONT D'URVILLE AL ENCUENTRO DE LOS PATAGONES

Claudia Bahamonde Gallardo

INTRODUCCIÓN

Entre los años 1837 y 1840, una expedición científica francesa integrada por más de doscientos hombres al mando del oficial naval, geógrafo y recolector botánico Jules S. C. Dumont d'Urville (1790-1842) (fig. 1) dio la vuelta al globo a bordo de las corbetas L'ASTROLABE y LA ZÉLÉE. El viaje, efectuado por orden directa del rey Luis Felipe, tenía dos objetivos principales: explorar el Polo Sur y Oceanía, regiones que el Estado francés consideraba de alto interés científico, pero también político, estratégico y comercial.



Figura 1. Maurin, A. El comandante de la expedición de la ASTROLABE, Jules Sébastien César Dumont d'Urville, 1839. *Atlas historique du voyage de l'Astrolabe* (1883). Biblioteca Nacional de Chile, n° sist. 68353.

En su ruta hacia el continente antártico, la misión se detuvo por varios días en el estrecho de Magallanes. Allí se aprovisionaron de agua y madera, hicieron mediciones, recolectaron muestras botánicas y sostuvieron un

encuentro con aborígenes patagones —la hoy desaparecida etnia aónikenk— en las cercanías de puerto Peckett. Fueron cinco días de convivencia amistosa, durante los cuales los expedicionarios pudieron conocer el modo de vida, costumbres y cosmovisión de este pueblo, que había adquirido ribetes míticos desde su primer contacto con los europeos en el siglo XVI. El relato del periplo y los resultados de los trabajos científicos realizados quedaron registrados en la obra *Viaje al Polo Sur y a Oceanía en las corbetas L'Astrolabe y La Zélée, ejecutado por orden del Rey durante los años 1837, 1838, 1839 y 1840, bajo el mando del señor J. Dumont d'Urville capitán de navío*, publicada en París entre los años 1841 y 1856 (fig. 2).

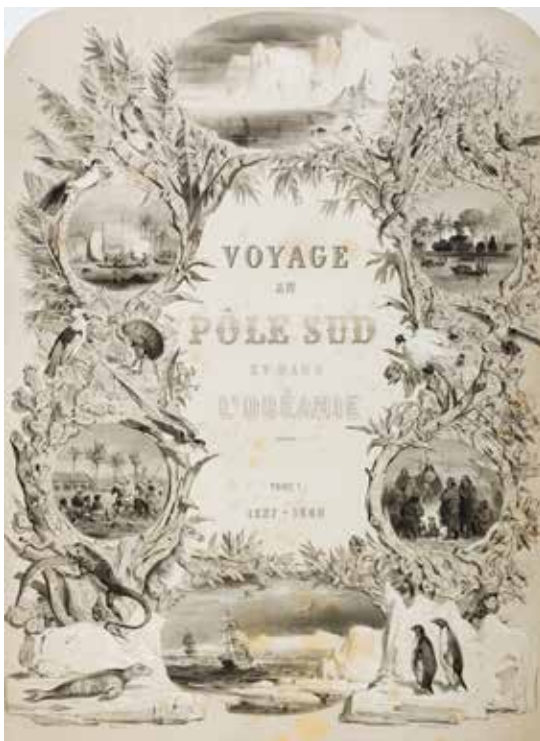


Figura 2. Bayot. Portada del atlas ilustrado que acompaña la obra *Voyage au pôle sud et dans l'Océanie* (1846). Museo Regional de Magallanes.

El presente artículo propone una visión crítica de esta bitácora de descripción etnográfica y de las ilustraciones que la acompañan, ambas conservadas en el Museo Regional de Magallanes. En primer lugar, se describe el contexto histórico y cultural en que se gestó la expedición en Francia, reseñando los intereses que esta perseguía y las ideas que circulaban entonces en torno a las sociedades no europeas. A continuación, se presenta un acercamiento al pueblo aónikenk —sus modos de organización social, cosmovisión y prácticas culturales—, de acuerdo con las referencias etnográficas disponibles. Luego nos abocamos a la relación del viaje, informando acerca de sus integrantes, objetivos e itinerarios, para finalmente detenernos en el paso de los expedicionarios por el estrecho de Magallanes y el encuentro que sostuvieron con los aborígenes.

¿Cómo fueron percibidos los aborígenes de la Patagonia por los expedicionarios? ¿Cuáles eran las ideas preconcebidas que tenían sobre ellos? ¿A través de qué prisma los observaban? Tales interrogantes —que el presente trabajo busca resolver desde una perspectiva histórica— cobran particular importancia si se considera que este relato de viaje y su iconografía han servido como fuente de estudios etnográficos acerca de los aónikenk, contribuyendo a dar forma al conocimiento que existe sobre ellos.

CONTEXTO DE LA EXPEDICIÓN

La travesía del comandante Dumont d'Urville se enmarca en una Francia que, tras ser derrotada en las guerras napoleónicas, buscaba reanudar su ambición expansionista. Luego de la Restauración Monárquica, los reinados de Carlos X (1824-1830) y, especialmente, de Luis Felipe de Orleans (1830-1848) procuraron fortalecer su influencia y poderío en el mundo mediante la incorporación de nuevas colonias en distintas regiones del globo. El envío de misiones de exploración científica obedeció, en parte, a estos objetivos de tipo estratégico y político.

Uno de los puntos geográficos que mayor interés despertó en Francia fue el continente antártico, por su riqueza de recursos naturales disponibles para la caza (principalmente focas y ballenas) y por la posibilidad de extender la presencia del Estado francés al polo austral. Otra de las ambiciones galas fue la incorporación de nuevos asentamientos en el Pacífico Sur, como las islas

polinésicas: ello le permitiría competir más estrechamente con el Imperio británico, que se había apoderado ya de las regiones más cálidas —y, por ende, de mayor rentabilidad agrícola—. La rivalidad entre ambas naciones impulsó fuertemente la búsqueda de nuevas rutas comerciales, centros productivos y mercancías a través de la navegación (Salazar, 2014).

Pero junto con la expansión territorial, el control de vías estratégicas y el desarrollo del comercio ultramarino, el adelanto de la ciencia y la técnica fue otro ámbito en el que las grandes potencias se jugaron su primacía. Bajo el influjo del pensamiento ilustrado, desde el último tercio del siglo XVIII se multiplicaron los viajes a lo largo y ancho del globo dedicados a «realizar investigaciones de diversa índole, comprendiendo estudios en materias de geografía, cartografía, flora, fauna, antropología, meteorología, astronomía, hidrología, medicina, etc.» (Salazar, 2014, p. 2). Con ello se inició la denominada «Era de las Exploraciones Científicas», que sucedió a la de los descubrimientos geográficos y se extendió hasta comienzos del siglo XX.

Entre los viajes exploratorios de circunnavegación que se llevaron adelante en esta época, Francia tomó un especial protagonismo. El primero de ellos fue comandado en 1766 por Louis-Antoine de Bougainville, quien efectuó una gran cantidad de estudios geográficos y científicos de las regiones visitadas. En 1785, el conde de La Pérouse encabezó una segunda expedición naval francesa alrededor del globo, acompañado de astrónomos, hidrógrafos y botánicos. Medio siglo después, Dumont d'Urville repetiría la hazaña de sus predecesores.

Al mismo tiempo que arrancaba la época de las expediciones científicas, las incipientes ciencias del hombre comenzaban a formular hipótesis basadas en las clasificaciones evolucionistas de las civilizaciones, propuestas que serían formalizadas en el siglo XIX por quien llegaría a ser considerado uno de los padres de la antropología moderna, Edward Burnett Tylor. En su teoría, el autor distinguía tres estadios evolutivos de las sociedades: salvajismo, barbarie y civilización. Dicho modelo se basaba en la premisa de que todas las culturas avanzaban de manera lineal y progresiva (Ocampo, 1992).

De acuerdo con Ocampo (1992, p. 74), en esta época se compartía la convicción de que en los albores de la humanidad se había

conocido una vida de simplicidad, con ausencia de ciertas instituciones (propiedad privada de la tierra, diferencia de clases, Estado, etc.), que contrastaba con el orden social de la Europa moderna. A esta primera fase la llamaron «estado de naturaleza». Se suponía que el hombre civilizado había salido del estado de naturaleza por el poder de su pensamiento, inventando costumbres y técnicas cada vez más inteligentes y racionales.

Fundamental a este respecto fue el aporte de Rousseau, quien desarrolló la teoría del «buen salvaje», que consideraba al ser humano bueno en su estado natural, pero corrupto en sociedad. Para él, las instituciones sociales eran las responsables de la desigualdad y de los enfrentamientos humanos, por lo tanto proponía el estudio de las sociedades primitivas a fin de reformar la sociedad civilizada.

Los gabinetes parisienses recogieron el mito del «buen salvaje» y se apropiaron del pasado prehistórico, operando con ello «un acercamiento al hombre concreto, destinado a incorporarlo al horizonte del mundo científicamente conocido. Acercamiento que, encubierto como búsqueda del propio pasado remoto, refuerza a su vez, una visión evolucionista de las civilizaciones» (Navarro, 1994, p.119).

Esta visión sitúa al europeo civilizado del siglo XIX en un rango de superioridad «respecto de sus antepasados, pero también y fundamentalmente de sus contemporáneos de otras civilizaciones que comienzan a ser estudiadas sistemáticamente en tanto que menos evolucionadas y más imperfectas» (Navarro, 1994, p. 118).

LOS MÍTICOS «GIGANTES PATAGONES»

Pueblo de cazadores-recolectores nómades, los aónikenk habitaron el extremo austral del continente americano desde tiempos prehispanicos, desplazándose entre el río Santa Cruz en Argentina y el estrecho de Magallanes. Antonio Pigafetta, cronista que acompañó a Hernando de Magallanes en su expedición marítima alrededor del globo, los bautizó como «gigantes patagones» o, simplemente, «patagones», debido a su elevada estatura. Tras la llegada de los españoles, y gracias al contacto con el pueblo mapuche, in-

corporaron el uso del caballo, lo cual introdujo importantes cambios en su economía y cultura.

La de los aónikenk era una sociedad de hombres libres, organizada en torno a la familia. Esta tenía su origen en el matrimonio, unión de un hombre y una mujer motivada por el afecto y la voluntad de vivir juntos y procrear. El grupo familiar típico estaba constituido por el padre, la madre, los hijos y los parientes allegados, quienes compartían una misma vivienda. A este conjunto se sumaban los yernos hasta el momento en que, junto con sus mujeres, se independizaban para fundar un nuevo núcleo familiar. Predominaba un régimen de vida patriarcal y –según Martinic– la vida doméstica transcurría generalmente en armonía y comprensión.

La vivienda –el *kau*– consistía en un toldo confeccionado a base de cueros de guanaco sostenidos con estacas dispuestas en forma circular. La abertura se ubicaba del lado contrario al viento y al interior sus ocupantes mantenían colgados los enseres y la carne de la que se alimentaban. «Cada *kau* albergará una, dos o aun más familias generalmente monógamas. Quince o veinte *kau* son levantados con rapidez» (Barros, 1975, p. 48), formando un campamento o *aike*.

Como responsables de la alimentación del clan, los hombres estaban a cargo de la caza, lo que incluía la elaboración de las armas, consistentes en arcos y flechas, lanzas con punta de piedra y distintos tipos de boleadoras. En la faena, sin embargo, participaba toda la comunidad: mientras los hombres atacaban a las presas –ñandúes y guanacos, roedores y aves como caiquenes, patos, flamencos y cisnes–, «el resto de la tribu desconcertaba a las víctimas con fogatas, gritos y perros» (Barros, 1975, p. 51).

Además de lo concerniente a la cacería, los hombres debían ocuparse de la defensa del grupo familiar y de la preparación de los hijos varones para los rituales de la vida espiritual y los juegos de destreza corporal. A las mujeres, por su parte, les tocaba la crianza de los hijos; el armado, desarmado y traslado de los toldos; el aprovisionamiento de agua; la recolección y preparación de los alimentos, incluyendo el acopio de leña y el encendido y cuidado del fuego; preparar, coser y decorar las pieles de los animales para su uso en la vestimenta y vivienda; y, por último, cuidar de los enfermos y enterrar a los difuntos.

La alimentación se basaba en productos de origen animal. «Las carnes grasosas son las más solicitadas; los sesos y la médula de los huesos son los manjares más apetecidos. A veces el corazón, los riñones y parte de los intestinos se comen crudos, pero es el asado sobre brasas la forma constante de preparación de los alimentos» (Barros, 1975, p. 53). Los mariscos también formaban parte de la dieta, así como los escasos vegetales que podían encontrar.

Hombres y mujeres por igual vestían una prenda denominada *quillango*, «solemnes capas de pieles de zorro, gato montés o guanaco, que llegan casi hasta el suelo; los pelos hacia adentro, el exterior ornamentado con finas grecas, puntos y líneas negras, amarillas y rojas. En invierno calzan chalas de cuero, pero en los meses de calor suelen caminar a pie desnudo» (Barros, 1975, p. 52). Los varones utilizaban además un taparrabos de piel y las mujeres una especie de delantal de cuero. El cabello lo usaban largo y lo sujetaban con un cintillo de cuero pintado de rojo.

Las familias aónikenk se agrupaban en bandas o clanes, estructuras interfamiliares determinadas por el parentesco o linaje de los individuos. A su vez, varias bandas conformaban una toldería. La pertenencia a una banda proporcionaba ventajas en cuanto al uso de territorios de caza y recolección, apoyo frente a eventuales ataques de terceros y colaboración en general.

En cuanto al gobierno social, la autoridad era ejercida por un líder ocasional que los jefes de cada toldo designaban especialmente para resolver una determinada circunstancia —el traslado del campamento, la elección del sitio de arribo, el armado de la toldería o una situación de emergencia que pusiera en peligro la seguridad del colectivo, como ataques de extraños o desastres naturales—. Sus facultades se limitaban a la resolución de dicha coyuntura, pues la independencia y la autodeterminación eran valores muy apreciados por la sociedad aónikenk.

Otra característica atribuida a este pueblo era su actitud abierta y solidaria hacia los extraños. «Los cazadores solitarios o en tránsito son acogidos solidariamente. Jamás un forastero deja de ser cobijado ni se le pregunta cuándo partirá. Eso sí, deberá ser solícito en buscar leña, ayudar en la caza, prestar cualquier apoyo» (Barros, 1975, p. 53).

Los aónikenk contaban con un rico corpus mitológico, el que «comprendía aspectos referidos al origen del universo (cosmogonía) y a su interpretación del mundo (cosmovisión), como también al ordenamiento de la vida social conforme a sus creencias y a su comprensión del entorno natural» (Martinic, 1995, p. 56). Como creador del universo reconocían a Kooch (nombrado también «Seecho», «Wekkon» y «Ushuá»), ser todopoderoso y omnisciente que había separado la luz de las tinieblas y dado origen al sol, la luna, los elementos y los fenómenos atmosféricos. Elal, en tanto, era el héroe mítico, que «había organizado el tiempo natural a través de las estaciones, que les había dado una buena tierra y los proveía de recursos, que les había enseñado el conocimiento y el uso del fuego, así como la forma de fabricarse sus armas y, por fin, varias otras artes útiles para su vida» (Martinic, 1995, p. 57). También creían en la existencia de seres benéficos y malignos —estos últimos eran los causantes de las enfermedades, del viento helado que apagaba el fuego y mataba pajaritos, y de la agitación de los animales—, los que podían tomar apariencia antropomorfa o zoomorfa.

Con estos mitos, los aborígenes de la Patagonia explicaban el origen del universo, de los seres animados y de su entorno natural. A través de ellos se expresa asimismo la visión animista de este pueblo, así como la estrecha relación de colaboración y de sincronía vital que mantenían con la naturaleza.

ANTECEDENTES DE LA EXPEDICIÓN

Según lo describe el vicealmirante Rosamel, ministro de Marina y de Colonias de Francia, en una carta dirigida al comandante d'Urville (D'Urville, 1841, pp. V-XIII), la expedición de las corbetas ASTROLABE y ZÉLÉE (fig. 3) estaba prevista para zarpar desde el puerto de Tolón el 1 de septiembre de 1837, con rumbo al mar de Wedell, en el océano Antártico —en la práctica, sin embargo, el viaje se inició con seis días de retraso—. Luego de la exploración del Polo Sur, se contemplaba una visita al estrecho de Magallanes, para posteriormente seguir hacia el norte, haciendo una parada en Chiloé y otra en Valparaíso. Desde allí las embarcaciones enfilaban hacia el Pacífico suroeste, a fin de reconocer las islas de Oceanía antes de retornar a Europa.



Figura 3. Le Breton, L. «Anclaje de las corbetas en la bahía San Nicolás». Lámina n° 9 del tomo primero del atlas ilustrado de la expedición (1846). Museo Regional de Magallanes.

A bordo de las naves viajaban 220 hombres, entre los cuales se encontraban miembros del alto mando, tripulantes, operadores con diversas funciones y pasajeros. Dumont d'Urville, jefe de la misión y capitán de la *Astrolabe*, contaba con una vasta experiencia en materia de exploraciones científicas. Había participado anteriormente en tres travesías de esta índole¹ y publicado sus resultados en numerosos artículos, trabajos de descripción botánica y relaciones de viajes. La última de sus obras fue, precisamente, la que nos ocupa, *Viaje al Polo Sur y a Oceanía [...]*, que se editó casi totalmente de manera póstuma: d'Urville alcanzó a ver impreso solo el primer volumen (de los veinticuatro que la completarían) antes de fallecer en 1842².

Los trabajos científicos —efectuados bajo la dirección general de Honoré Jacquinot, capitán de navío y comandante de la *ZÉLÉE*— abarcaron distintas disciplinas: zoología, botánica, antropología, geología, mineralogía, geografía, física e hidrografía. Además, como era la costumbre de la época, la expedición incluyó dibujantes y artistas encargados de llevar el registro visual de la travesía. Los responsables de estas tareas fueron Ernest Auguste Goupil

¹ Una de ellas, la que efectuó en la corbeta *COQUILLE* entre los años 1822 y 1825, ya lo había traído a las costas de Chile y Perú.

² A partir del tomo IV, la redacción quedó a cargo de Clément Adrien Vincendon-Dumoulin, hidrógrafo de la expedición.

(1814-1840), dibujante que viajaba a bordo de la ZÉLÉE, y Louis Le Breton (1818-1866), médico y pintor especializado en marinas, parte del contingente de la ASTROLABE. En conjunto, produjeron material gráfico suficiente para llenar las páginas de seis atlas ilustrados que circularon junto con la publicación.

El plan de campaña tenía como principales objetivos el arribo al polo magnético y el reconocimiento del inexplorado Polo Sur, el estudio de los mares antárticos y el posicionamiento del Estado francés en este continente. D'Urville debía, además, culminar los trabajos científicos iniciados anteriormente por él mismo y por otros navegantes en Oceanía. Sin embargo, el interés no se restringía exclusivamente al progreso de la hidrografía, de las ciencias naturales y de las otras ramas del saber: también incluía pretensiones comerciales. Por lo tanto, la misión requerida al comandante tenía fines políticos, estratégicos, científicos y comerciales.

PASO POR EL ESTRECHO DE MAGALLANES

El segmento de la relación del viaje en el que nos detendremos a continuación forma parte del tomo primero de la obra general, dedicado a narrar la historia de la travesía. La bitácora —redactada por el propio Dumont d'Urville— se complementa con el conjunto de observaciones realizadas por distintos miembros de la tripulación tanto acerca de la geografía de estos territorios como de sus habitantes aborígenes. Específicamente, nos centraremos en los capítulos IV al IX de dicha obra, consagrados al paso de las corbetas por el estrecho de Magallanes y la estadía en la Patagonia, donde los expedicionarios permanecieron tres semanas, desde el 12 de diciembre de 1837 al 8 de enero de 1838.

La visita a estos territorios estaba prevista para efectuarse después de la exploración al Polo Sur. Sin embargo, el comandante d'Urville decidió adelantarla a la espera del derretimiento de los hielos polares, condición que facilitaría la navegación hasta aguas antárticas. Conocer el célebre canal era un deseo largamente acariciado por él y por el resto de la tripulación, sobre todo porque sería la oportunidad para «poder visitar a los famosos Patagones, que han motivado tantas fábulas, discusiones y controversias» (d'Urville, 2011, p. 29).

Desde el siglo XVI que las leyendas en torno a los nativos de esta zona austral despertaban la curiosidad de los europeos. El origen del mito del gigantismo de los indios patagones se remonta a 1520, cuando Antonio Pigafetta, luego de conocerlos en la bahía de San Julián, comentó que uno de ellos «era tan alto que con la cabeza apenas llegábamos a la cintura» (Martinic, 1995, p. 38). Es preciso recordar que en aquella época la estatura de los europeos —y en particular de los españoles que viajaban con Magallanes— no sobrepasaba el metro sesenta, lo que seguramente determinó su percepción de los aborígenes. A la afirmación del cronista se sumaron a lo largo de la historia las exageraciones y fantasías de varios otros informantes, que terminaron asentándose entre sus contemporáneos. También lo hicieron ciertas teorías populares sobre la etimología de su denominación:

Si eran tan descomunales, sus pies no debían serlo menos, con lo que la leyenda se complementó apropiadamente: los gigantes eran además patones. [...] De allí se afirmaría por algunos y se aceptaría por todos que el gentilicio «patagones» derivaba de tal rasgo físico —patones—, malinterpretándose de tal manera el nombre *Pathagon* de origen epónimo. En efecto, este corresponde a un personaje de la novela *Primalión*, cuyas proporciones desmesuradas y aspecto salvaje inspiraron a Magallanes la denominación gentilicia para los corpulentos y bravíos habitantes de la comarca de San Julián. (Martinic, 1995, p. 38)

La leyenda causó gran impresión en Europa y fue dada por cierta incluso entre los más instruidos. Por lo demás, la cartografía contribuyó a otorgarle crédito, al denominar las regiones australes americanas como «Tierra o País de los Gigantes» (Martinic, 1995, p. 38).

Con el tiempo, sin embargo, esta idea fue relativizándose y dando paso a las controversias que mencionaba el comandante d'Urville acerca de la existencia de los supuestos gigantes. Un factor decisivo en este giro fue la aparición, a finales del siglo XVIII, de los primeros datos empíricos que hicieron posible evaluar —en su justa medida— la envergadura de estos aborígenes. Estudios antropométricos realizados a lo largo de casi cien años (entre fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX)

permitieron «concluir que, con una medida que podría estimarse entre 1,75 y 1,80 m para la media, y entre 1,85 y 2,0 m para la media máxima de los varones, y 1,69 m para la media, y 1,80 m para la media máxima de las mujeres, el pueblo aónikenk debe ser situado entre las etnias históricas del planeta con estatura más elevada». (Martinic, 1995, p. 42), mas no de proporciones descomunales.

Tales cuestionamientos no hicieron más que alimentar la curiosidad de d'Urville y su tripulación por conocer de primera mano las características del territorio austral y de sus habitantes. El capitán Jacquinet, por ejemplo, confesó que «habría lamentado durante toda su vida no haber conocido el famoso estrecho, y que su visita representaría uno de los episodios más hermosos del viaje» (2011, p. 30).

Navegando desde el océano Atlántico, las corbetas ingresaron al estrecho de Magallanes a través de su desembocadura oriental, por el cabo Vírgenes. A partir de entonces se dio inicio a los trabajos hidrográficos, por medio de los cuales se pretendía verificar la exactitud de los mapas comparando los resultados de las mediciones con aquellas ejecutadas anteriormente por el capitán Philip Parker King³.

Las corrientes en contra y los fuertes vientos, característicos de estas latitudes, dificultaron el avance de las naves por el canal. Recién después de tres días de ardua navegación, lograron llegar a la bahía de Puerto del Hambre —ubicada en el sector central del estrecho—, lugar que D'Urville escogió para abastecer las naves de agua y madera, atendiendo a las óptimas condiciones que ofrecía para un anclaje seguro. Los esfuerzos de la tripulación valieron la pena: al desembarcar se encontraron con una gran cantidad de troncos secos botados en la playa y un bosque frondoso muy próximo a la costa (fig. 4).

Aquí instalaron la carpa donde montaron los instrumentos necesarios para las diversas tareas «de la física, de la meteorología, de las mareas, de la historia

³ Comandante a cargo de la primera campaña hidrográfica británica (1826-1830) que pasó por el estrecho de Magallanes. Los resultados de esta fueron publicados junto a los de la segunda campaña bajo el mando de Robert Fitz Roy bajo el título *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe. Proceedings of the first expedition, 1826-1830, under the command of Captain P. Parker King, R. N., F. R. S.*

natural, etc.» (D'Urville, 2011, p. 73) que procurarían ejecutar (fig. 5). Durante la estada en este sector calcularon ángulos horarios, realizaron el trazado de las costas y elaboraron los planos del puerto donde Pedro Sarmiento de Gamboa habría fundado en 1584 el fuerte Rey Don Felipe, primer asentamiento español en la Patagonia (fig. 6). Además, exploraron los alrededores del río Sedger, conocido actualmente como río San Juan, donde pudieron observar el bosque circundante compuesto en su mayoría por ejemplares de haya antártica (*Nothofagus antarctica*) y, en menor medida, por árboles de corteza de Winter (*Wintera aromatica*) y una clase de berberís (fig. 7). De todas las labores que llevó adelante la misión durante la primera visita a este sector del estrecho, la más fructífera fue, precisamente, la de los naturalistas, porque pudieron recolectar y documentar un sinnúmero de especies botánicas completamente desconocidas hasta entonces por los museos de Francia.



Figura 4. Goupil, E. «Puerto del Hambre». Lámina n° 4 del tomo primero del atlas ilustrado de la expedición (1846). Museo Regional de Magallanes.



Figura 5. Le Breton, L. «Vista del observatorio establecido en Puerto del Hambre». Lámina n° 3 del tomo primero del atlas ilustrado de la expedición (1846). Museo Regional de Magallanes.



Figura 6. Le Breton, L. «Emplazamiento de la antigua colonia de la Ciudad del Rey Felipe». Lámina n° 5 del tomo primero del atlas ilustrado de la expedición (1846). Museo Regional de Magallanes.

Mientras oficiales y científicos efectuaban mediciones y comparaban datos, los dos dibujantes de la comitiva registraban los paisajes (fig. 8) y especímenes naturales observados, en imágenes de gran realismo. Tales ilustraciones informaron un conocimiento objetivo de la geografía y la vegetación

de esta zona y algunas de ellas «se cuentan entre las representaciones clásicas de la naturaleza de la sección central del estrecho de Magallanes» (Martinic, 2007, p. 8).

De los habitantes aborígenes, sin embargo, solo hallaron rastros: restos de chozas abandonadas, canastillos y muchas carcasas de caballo, lo cual indicaba que, en alguna época del año, los patagones llegaban hasta esos sectores por la costa, probablemente para cazar, pero no se establecían allí de manera permanente. Después de recorrer ampliamente el territorio, concluyeron que no encontrarían población establecida debido a la espesa densidad del bosque, que cubría todo el terreno hasta el mar.

Luego de trece días de permanencia en Puerto del Hambre, la parada llegó a su fin. El zarpe de la expedición marcó el rumbo hacia el sur, hacia el cabo Froward, la punta más austral del continente americano. Pretendían salir del estrecho por el lado occidental, pero las inclemencias del tiempo lo hicieron imposible. Se devolvieron entonces en sentido contrario y avanzaron hacia el océano Atlántico.



Figura 7. Le Breton, L. «Entrada a los bosques del río Sedger». Lámina n° 6 del tomo primero del atlas ilustrado de la expedición (1846). Museo Regional de Magallanes.



Figura 8. Goupil, E. «Vista de los alrededores de Puerto del Hambre». Lámina n° 2 del tomo primero del atlas ilustrado de la expedición (1846). Museo Regional de Magallanes.

ENCUENTRO CON LOS PATAGONES

Fue en el momento en que las embarcaciones navegaban cerca de la entrada al puerto Peckett —ubicado en la parte continental del sector oriental del estrecho de Magallanes— cuando, con ayuda de los binoculares, lograron distinguir «un campamento de muchos patagones establecidos cerca de la ribera, con sus chozas, sus caballos, sus perros e incluso una bandera norteamericana plantada sobre una loma vecina» (D'Urville, 2011, p. 138) (fig. 9). Dicho panorama bastó para que los expedicionarios decidieran recalar de inmediato en ese lugar.

El encuentro que los exploradores sostuvieron durante cinco días con esta comunidad aborígen proporcionó un cúmulo de información pormenorizada respecto de su conformación física, su vestimenta, vivienda, alimentación, organización social y relación con los foráneos, la cual —como mencionamos anteriormente— serviría de base para una serie de estudios etnográficos realizados posteriormente acerca de este pueblo.

En su crónica, d'Urville los describe, efectivamente, como individuos de gran tamaño, mas sin alcanzar las dimensiones exageradas que reportaban los mitos sobre los gigantes patagones. Según las observaciones del comandante, tenían una estatura promedio de entre 1,73 y 1,76 m, y estaban dotados de espaldas anchas y una estructura bien constituida y proporcionada, salvo por sus extremidades algo débiles.

Su rostro, detalla el francés, era abierto, muy ancho en la parte inferior y angosto en la superior, con una frente singularmente baja. «Los ojos estrechos, alargados y no muy abiertos recuerdan de inmediato el tipo mongol. Los pómulos son bastante prominentes, la nariz aplastada es más bien pequeña, la boca y el mentón son medianos. Tienen poca barba y pocos vellos» (D'Urville, 2011, p. 143).



Figura 9. Le Breton, L. «Campamento de patagones en puerto Peckett». Lámina n° 12 del tomo primero del atlas ilustrado de la expedición (1846). Museo Regional de Magallanes.

Los nativos se mostraron muy hospitalarios y acogedores con los visitantes. Dándose a entender por medio de palabras sueltas que conocía del inglés y del español, el jefe superior de la tribu —un hombre de aproximadamente treinta años de edad y una estatura de 1,87 m— accedió incluso a colocarse su atuendo de combate para ser retratado (fig. 10). En palabras de uno de los miembros de la expedición, el traje

consistía en una especie de bata con mangas, hecha con piel de vacuno muy gruesa y cosida muy sólidamente, que cubría más o menos todo el cuerpo, podía casi producir el efecto de una coraza y parar al menos los golpes más débiles. Su cabeza estaba cubierta por un sombrero grande con cofia redonda en forma de casco, revestida con placas de cobre y adornada con un amplio penacho con plumas de avestruz (D'Urville, 2011, p.149).



Figura 10. Goupil, E. y Le Breton, L. «Jefe patagón en traje de guerra». Lámina n° 14 del tomo primero del atlas ilustrado de la expedición (1846). Museo Regional de Magallanes.

La labor de los dibujantes, sin embargo, no estuvo exenta de inconvenientes, debido a las aprensiones que mostraban los patagones, según lo atestigua uno de los oficiales:

Ellos son supersticiosos; las mujeres sobre todo creen en los sortilegios y en el poder de que les hagan el mal. Tanto a los hombres como a las mujeres, los hemos encontrado muy mal dispuestos a dejarse dibujar: hemos podido captar sus rasgos sólo a hurtadillas y un poco al azar. [...]

[He escuchado] pronunciar delante mío varias veces la palabra *demonio* cuando he hecho el ademán de dibujar a uno de ellos, he concluido que, tal vez, conocían brujos y un poder oculto, como casi todos los pueblos salvajes. (D'Urville, 2011, p.160)



Figura 11. Goupil, E. y Le Breton, L. «Mujer patagona». Lámina n° 14 del tomo primero del atlas ilustrado de la expedición (1846). Museo Regional de Magallanes.

La reacción de los patagones no es de extrañar, pues —como se expuso anteriormente— ellos creían en la existencia de espíritus malignos capaces de ocasionar daño a las personas, el que intentaban contrarrestar incorporando a su vida espiritual, «Como todas las sociedades primitivas, [...] un conjunto de prohibiciones cuyos fines decían [relación] con el sano ordenamiento familiar, con la salud, y la tranquilidad individual y colectiva» (Martinic, 1995, p.160). Los tabúes se referían a muchas situaciones y objetos, a los cuales se atribuía la causalidad de la mala suerte: una de ellas era «la reproducción de la figura humana mediante el dibujo o la fotografía [...] [por] temor de que el dibujante o fotógrafo pudiera causar algún daño al retratado» (Martinic, 1995, p.160).

En el retrato de mujer indígena (fig. 11) se aprecian los diseños con que los aónikenk acostumbraban decorar sus rostros, usando una pintura fabricada mezclando grasa y médula de guanaco, con carbón u ocre como pigmentos. «La cara es uniformemente embadurnada con rojo y negro, desde el nacimiento de los cabellos hasta la mitad del mentón. Algunas veces esta capa no ocupa más que la mitad del rostro, hasta la parte de abajo de los ojos» (D'Urville, 2011, p. 151).

Las pinturas no solo cubrían la cara, sino también los brazos, las piernas y el torso en el caso de los hombres. Cumplían la función de «protección de la piel contra la acción del viento y el aire, y así mismo [respondían] a razones rituales o ceremoniales» (Martinic, 1995, p. 272).

UN PUEBLO SIN CIUDADES

Los exploradores pudieron observar directamente el armado de los toldos, el cual no tardó más de media hora en estar concluido (fig. 12). Las encargadas de esta tarea eran las mujeres: después de elegir un sitio al abrigo de los vientos, elevaban cada toldo sobre estacas clavadas al suelo y formaban una especie de choza cubierta con pieles muy bien cosidas y otras superpuestas de manera circular. En total, instalaron una veintena de toldos, que ordenaron en dos filas.

Cada uno tenía una abertura que servía de entrada, al lado de la cual colgaban las provisiones y los arneses. El espacio interior estaba dividido por medio de pieles amarradas a las estacas que servían de soporte. Aparentemente, cada toldo albergaba a varias familias, cada una de ellas formada por un hombre, una mujer y varios niños, más sus perros, que dormían al interior, junto a ellos. Los caballos eran dejados pastar libremente por los alrededores.

Refiriéndose al modo de vida de los aborígenes, uno de los oficiales comentó:

Cazadores y jinetes, estos hombres no han sentido aún la necesidad de constituirse en nación y de levantar ciudades; ellos viven con sus perros y

sus caballos, que son sus únicas riquezas. Hoy aquí mañana allá, ellos plantan sus toldos en los valles que les ofrecen recursos para la caza y facilidad para tener agua y madera. (D'Urville, 2011, p. 160)



Figura 12. Bayot. «Grupos de patagones en puerto Peckett». Lámina n° 15 del tomo primero del atlas ilustrado de la expedición (1846). Museo Regional de Magallanes.

Aunque resultara difícil de comprender para los expedicionarios europeos, la posibilidad de levantar ciudades, de establecerse en un lugar fijo y de adoptar por lo tanto un estilo de vida sedentario estaba fuera de la lógica propia del sistema cultural aónikenk. Como pueblo nómada, estaban continuamente desplazándose de un lugar a otro en función de ritmos estacionales con los cuales se sincronizaban para satisfacer sus necesidades de subsistencia. Para desenvolverse en estas condiciones, los patagones debían «dominar a cabalidad las técnicas, faenas y conocimientos correspondientes, a fin de que los resultados de su esfuerzo periódico fueran tan fructíferos como se requería» (Martinic, 1995, p. 224). Gracias al saber transmitido de generación en generación, conocían muy bien los lugares en donde se daban los recursos en las distintas épocas del año, de manera que «sus desplazamientos nómádicos

obedecían a una regularidad inteligente, de acuerdo con las necesidades variadas de los grupos o bandas en que se dividía la nación aónikenk» (Martinic, 1995, p. 224).

Este profundo conocimiento del territorio, fundado en la compenetración histórica del pueblo aónikenk con su entorno natural (Martinic, 1995, p. 9), parece haber quedado fuera del alcance del oficial francés, quien en sus palabras manifiesta una posición marcadamente etnocéntrica, muy representativa del punto de vista predominante occidental de esa época. Tales «visiones se construían en el marco de una dinámica colonial, en la que el “centro” político, económico, cultural y étnico daba la pauta y gozaba de jerarquía indiscutida» (Navarro, 1994, p. 126). No es raro, por tanto, que los expedicionarios tendieran a situar la propia cultura en un rango de superioridad y a imponerla como único criterio válido para interpretar los comportamientos ajenos y valorar la alteridad.

CARÁCTER Y COSTUMBRES

Con respecto al carácter de los nativos de la Patagonia, los exploradores los describen como «suaves, apacibles y complacientes», recalcando que «hicieron sus mejores esfuerzos para poder responder a todas las preguntas con que los importunábamos» (D’Urville, 2011, p. 142). Tal percepción fue reforzada por el testimonio que les entregó un pescador de focas suizo llamado Johan Niederhauser, quien había sido acogido por los aborígenes junto con su compañero inglés. Los aónikenk, reporta D’Urville,

agasajaron a su huéspedes, les dieron mujeres y compartieron con ellos todo lo que tenían. Niederhauser asegura que nunca tuvieron que quejarse de un mal trato. Todo lo que él poseía, incluso su pequeña colección de relojero, había sido respetado por los salvajes, que no permitieron la mínima dilapidación. (D’Urville, 2011, p. 144)

La actitud pacífica de los aborígenes sorprendió a los exploradores, «de quienes de primera no podía esperarse otra cosa de comportamientos que correspondieran a su índole primitiva, a la que a priori se la veía

desprovista de manifestaciones anímicas (morales) propias de la civilización» (Martinic, 2013, p. 9).

En este punto es preciso recordar que, a partir del siglo XV, la visión que cundió entre los europeos acerca de los aborígenes de América fue la de «seres inferiores y menos racionales (cuando se aceptó que lo fueran), incivilizados y bárbaros por causa de su solo aspecto diferente a la vista de los primeros y de sus costumbres chocantes para su sensibilidad» (Martinic, 2013, p. 9). Con el correr del tiempo, esta percepción fue atenuándose y, a partir del siglo XVIII, los nativos comenzaron a ser considerados como seres racionales, «con su dignidad y derechos según lo establecían los principios seculares fundados en el cristianismo y los más recientes en boga surgidos de la filosofía naturalista desarrollada principalmente por pensadores franceses» (Martinic, 2013, p. 9).

Si bien el relato de los expedicionarios revela cierto influjo de la teoría del buen salvaje —por cuanto se representa en estos habitantes de lugares exóticos, ajenos a la civilización europea, la bondad del ser humano en estado natural—, en la bitácora se vislumbran residuos de un sentimiento de superioridad respecto de los nativos. Tal actitud se ve reflejada, por ejemplo, en el juicio crítico emitido acerca de los hábitos higiénicos de los aborígenes, a quienes califican de «individuos sucios y repelentes» (Martinic, 1995, p. 45). En palabras de D'Urville, «Hombres y mujeres son igualmente sucios. Yo creo que tienen horror del agua y que conservan con cuidado la costra que los cubre por todos lados y que los pone al abrigo de las intemperies de las estaciones» (D'Urville, 2011, p. 158).

Con todo, los observadores que mejor conocieron a los patagones tienden a calificarlos «como gente pasablemente limpia (aunque no en los estándares occidentales), aceptándose, eso sí, la discusión en lo tocante a la frecuencia y calidad de sus baños, pero no en lo que se refiere a su realidad» (Martinic, 1995, p. 271).

Según Jorge Musters, uno de estos informantes, los patagones tenían la costumbre de hacer abluciones matutinas y de pasar horas nadando en los ríos. Asegura, asimismo, que eran cuidadosos de la limpieza de sus toldos y utensilios. Por el contrario, Teófilo Schmid, otro observador, relata que —salvo por algunos individuos que se veían más aseados— los aborígenes solían

andar con la cara y las manos sucias, y no se bañaban con frecuencia pese a disponer de agua en abundancia.

Para Martinic (1995), esta controversia se comprende mejor si se considera que los aónikenk otorgaban al cuidado del cuerpo un valor muy diferente al que le daban los europeos: entre los aborígenes, «el baño, o si se prefiere la remojada periódica u ocasional, debe ser tenida como parte de una práctica consuetudinaria destinada principalmente a mantener el vigor físico, esto es, la resistencia al frío, más que el aseo corporal» (p. 271). Es decir, el baño correspondía, más bien, a un ejercicio de adaptación al riguroso medioambiente de la Patagonia, en pos de la supervivencia.

Luego de estos cinco días de recalada en puerto Peckett, el 8 de enero de 1838 las embarcaciones emprendieron el zarpe, poniendo término con ello a las exploraciones realizadas en el estrecho de Magallanes. Mientras los patagones, por su lado, desarmaban sus toldos y partían a caballo en bandas hacia puerto Oazy, su parada habitual, las corbetas se dirigieron hacia el este, para tomar rumbo hacia los hielos antárticos del Polo Sur.

La bitácora de Dumont d'Urville —y, muy en especial, las páginas que dedica a este segmento de la exploración— constituye, como se ha visto, un registro de incalculable valor patrimonial que aporta rica información acerca de las costumbres y prácticas sociales de la etnia aónikenk, vistas desde una perspectiva evolucionista propia del pensamiento ilustrado.

REFERENCIAS

- Barros Valenzuela, Á. (1975). *Aborígenes australes de América*. Santiago: Lord Cochrane.
- Cruz de Amenábar, I. (2012). *Patrimonio artístico en Chile. De la Independencia a la República 1790-1840*. Santiago: Origo.
- Dumont d'Urville, J. (1841). *Voyage au Pole Sud et dans l'Océanie sur les corvettes L'Astrolabe et La Zélée. Histoire du voyage. Tome premier*. París: Gide.
- (1842). *Voyage au Pole Sud et dans l'Océanie sur les corvettes L'Astrolabe et La Zélée. Histoire du voyage. Tome premier*. París: Gide.
- (1846). *Atlas pittoresque. Tome premier*.
- (2011). “L'Astrolabe” y “La Zélée” en el Estrecho de Magallanes (diciembre 1837 - enero 1838). Traducido por Claudia Bahamonde G. Santiago: Cuarto Propio.

- Ferrater Mora, J. (2015). *Diccionario de filosofía*. (3ª impresión). Barcelona: Planeta.
- González Alcantud, J. A. (1987). El buen salvaje de Rousseau. Inflexión de la antropología y de la estética. *Gazeta de Antropología*, 5. Recuperado de www.gazeta-antropologia.es/?p=3823
- Martín, M. (1995). *Los aónikenk. Historia y cultura*. Punta Arenas: Ediciones de la Universidad de Magallanes.
- (2007). Noticias históricas sobre los inicios de la pintura realista en Magallanes (1834-1940). *Magallania*, 35(1), 5-32. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-22442007000100001>
- (2013). Los aónikenk. ¿Epítome del buen salvaje? *Magallania*, 41(1). <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-22442013000100001>
- Memoria Chilena. (s. f.). *Aónikenk*. Recuperado de www.memoriachilena.cl/602/w3-printer-93772.html
- *Navegantes europeos en el estrecho de Magallanes*. Recuperado de www.memoriachilena.cl/602/w3-article-641.html
- *Pedro Sarmiento de Gamboa*. Recuperado de www.memoriachilena.cl/602/w3-article-94467.html
- Navarro Floria, P. (1994). Salvajes, bárbaros y civilizados. Los indios de la Patagonia y Tierra del Fuego ante la antropología de la Ilustración. *Cuadernos del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano*, 15, 115-140. Recuperado de <http://revistas.inapl.gob.ar/index.php/cuadernos/article/view/463/234>
- Ocampo, B. (1992). Principales teorías antropológicas. En M. Lischetti (comp.), *Antropología* (pp. 72-79). Buenos Aires: Eudeba. Recuperado de http://iidypca.homestead.com/FundamentosAntropologia/Ocampo_-_Principales_teor_as_antropol_gicas.pdf
- Salazar Urrutia, M. Á. (2014). *Actividades francesas en la Antártica y sus implicancias en Chile: Dumont d'Urville y Jean Charcot, 1837-1910*. Ponencia dirigida al XIV Encuentro de Historiadores Antárticos Latinoamericanos. Recuperado de <http://www.antarkos.org.uy/EHAL/EHAL2014/Ponencias2014/Ponencia-Lic-Miguel-Salazar-XIV-EHAL.pdf>

LA HAZAÑA HOLLUB: UNA LECTURA DEL ÁLBUM DEL EXPLORADOR ENRIQUE HOLLUB GASPAR REFERIDO A SU VIAJE POR EL LITORAL DE AYSÉN Y MAGALLANES

Cristián Arregui Berger

INTRODUCCIÓN

En octubre de 2017, Susana Hollub Gezan donó a los archivos del Museo Regional de Aysén un álbum fotográfico heredado de su padre, Enrique Hollub Gaspar (1907-1955), y armado por él mismo a fines de la década de 1930 con recortes de prensa y fotografías. Era principalmente el testimonio de un viaje de exploración que Hollub realizó junto a cinco marinos chilotos en dos chalupas de su propiedad desde Melinka a Puerto Natales, a través de canales y ríos de Aysén y Magallanes («La apertura del istmo de Ofqui», 12 de mayo de 1937).

Con su llegada al museo, el álbum Hollub dejó abiertas múltiples interrogantes que determinaron la necesidad de una investigación. Por ejemplo: ¿Quién fue Enrique Hollub? ¿Qué nos dicen de él las fotografías de su álbum? ¿Cuál ha sido la recepción que, a lo largo del tiempo, han tenido los contenidos del álbum? El presente artículo transita en los ámbitos que abren estas preguntas.

Desde el comienzo se comprendió que la fuente principal de esta investigación sería el álbum mismo, que guarda en su particularidad las claves para su propia lectura —sin negar, por supuesto, que a partir de su revisión fuese necesario consultar otros textos y entrevistar a personas que aportaron datos claves para contextualizar y abordar de mejor modo el álbum donado—.

¿QUIÉN FUE ENRIQUE HOLLUB?

Enrique Hollub Gaspar nació en Valparaíso el 2 de marzo de 1907. Sus padres fueron Enrique Hollub Harnisch y Etelvina Gaspar Ortiz.

Vivió su infancia en Valparaíso en la Avenida Argentina con calle Rancagua, muy cerca del actual Congreso. Como dato curioso, esa casa de dos pisos aún existe. Luego vivieron por un tiempo en el fundo El Manzano (1920 aprox.), pero mi padre se quedó con sus abuelos (S. Hollub, comunicación personal, 10 de julio de 2018).

Miembro de una familia con buena situación económica, estudió en el colegio de los Padres Franceses de Valparaíso. En su infancia o juventud habría conocido en esa ciudad a Salvador Allende Gossens, con quien conservaría una relación de amistad de por vida (S. Hollub, com. pers., 10 de julio de 2018).

Estudió Agronomía en la Universidad de Chile —en Santiago—, pero no alcanzó a titularse «porque, como buen joven de espíritu aventurero, quiso embarcarse para viajar al extranjero, lo que fue impedido por su madre» (S. Hollub, com. pers., 10 de julio de 2018). Sus intereses eran disímiles y trascendían los convencionalismos de cualquier profesión. Acostumbraba, por ejemplo, a realizar viajes a la montaña en automóviles o motocicletas:

Aficionado a las exploraciones, el señor Hollub nos dice que siempre ha preferido pasar sus vacaciones junto a la cordillera, habiendo efectuado numerosas excursiones en motocicleta, en automóvil y por todos los medios de movilización a su alcance, lo que le ha permitido conocer la mayor parte del país. («La apertura del istmo de Ofqui», 12 de mayo de 1937)

Por un tiempo se instaló en La Ligua con un negocio de automóviles (S. Hollub, com. pers., 10 de julio de 2018). Fue también periodista y corresponsal de la agencia francesa L'Argus de la Presse («La apertura del istmo de Ofqui», 12 de mayo de 1937), y aunque se desconoce exactamente en qué consistía este trabajo, debió haber estado relacionado con el envío desde Chile a Francia tanto de recortes de prensa local como, tal vez, de textos escritos por él mismo.

A mediados de la década de 1930 decidió viajar al sur del país. Estuvo en Chiló y en 1935 llegó a Melinka, donde —según los testimonios— permaneció cerca de un año. Allí adquirió dos chalupas y recorrió el canal Moraleda

y los archipiélagos de las Guaitecas y los Chonos. Después vendría la exploración más importante de su vida: un viaje por mar hacia el sur a través de canales y fiordos junto a marinos chilotes. Llegó hasta la laguna San Rafael y cruzó el istmo de Ofqui junto a sus compañeros. Luego continuó la exploración por islas y canales hacia el sur del golfo de Penas hasta llegar a Puerto Natales y, por último, a Punta Arenas.

Entre las anécdotas interesantes de destacar, se sabe que en Puerto Natales se encontró con el explorador y arqueólogo norteamericano Junius Bird y con su esposa Margaret McKelvy, quienes cruzaron el golfo de Penas «en una pequeña lancha a gasolina con cubierta» («La apertura del istmo de Ofqui», 12 de mayo de 1937).

En 1937 viajó de regreso a Santiago y entregó a Ricardo Bascuñán Stonner, ministro de Fomento, un informe detallado de las posibilidades de desarrollo de los territorios cercanos a Ofqui, que serían fácilmente navegables en el caso de ser abierto el istmo («Comisión técnica para estudiar riquezas de la zona austral», 17 de diciembre de 1937).

Según antecedentes recogidos en la prensa de la época, se sabe que, inicialmente, Hollub no tenía intenciones de quedarse en el extremo austral del país: «En Magallanes ha dado término a su aventura y ahora regresará a la capital por el primer vapor para reintegrarse a su hogar en la capital» («La apertura del istmo de Ofqui», 12 de mayo de 1937). Sin embargo, aunque se desconoce la razón, optó por radicarse en Punta Arenas, donde algunos años después conoció a su futura esposa, Susana Gezan Livacic. Se casaron el 1 de abril de 1944, y de su unión nacieron Enrique, Susana y Marta (S. Hollub, com. pers., 9 de julio de 2018).

Se instaló con una gran ferretería en un edificio de tres pisos en avenida Gobernador Carlos Bories 877, en pleno centro de la ciudad, y fue un hombre cercano a la comunidad de Punta Arenas, militante del Partido Socialista y miembro de la Masonería (S. Hollub, com. pers., 2 de agosto de 2018).

En 1952 o 1953 se produjo un incendio en la ferretería, y Hollub entró al edificio en llamas para rescatar al trabajador que por error había ocasionado el fuego. Ello deterioró gravemente sus pulmones, lo que complicó su salud y le acarreó la muerte el 9 de julio de 1955, a la edad de 48 años —sus hijos Enrique, Susana y Marta tenían 10, 8 y 7 años respectivamente—.

EL ÁLBUM HOLLUB DESDE LA PERSPECTIVA DE SU RECEPCIÓN

El suyo no es el típico álbum de fotos familiares, sino un testimonio tanto de su viaje como de la recepción que este tuvo en los medios de su tiempo. Entre sus contenidos hay fotografías que fueron reproducidas en periódicos de la época —junto con los recortes de prensa donde estas aparecían—, además de columnas y artículos de diarios regionales o nacionales que dan cuenta de la figuración pública de Hollub durante 1937, siempre a propósito de la exploración, del cruce del istmo de Ofqui y de las posibilidades de desarrollo regional que la construcción del canal en dicha localidad abriría para la región.

Antes de abordar el álbum, conviene tener claridad sobre tres etapas de recepción de este y del viaje propiamente tal, relacionadas con tres momentos clave en la construcción histórica del relato que hoy es posible llamar «hazaña Hollub». La primera de ellas está dada por el conjunto de columnas y artículos en diarios tanto magallánicos como santiaguinos que, entre mayo y diciembre de 1937, acogieron y valoraron la entonces reciente exploración de Hollub en Aysén y Magallanes, instalando el relato gráfico y escrito de su hazaña. Una segunda etapa de recepción corresponde a las tres columnas sobre Hollub publicadas por el autor magallánico Silvestre Fugellie en *La Prensa Austral* de Magallanes, en noviembre de 1994. Los textos se plantearon como un «informe» que —casi 60 años después de la llegada del explorador a Punta Arenas y casi 40 después de su muerte— daba cuenta de quién había sido y qué había hecho: para Fugellie, la «hazaña Hollub» es un hecho memorable que los magallánicos —y los chilenos— debiesen recordar. Sus columnas ofrecen una mirada retrospectiva que aborda la importancia histórica del explorador en el contexto de la esperada —y fallida— apertura del istmo de Ofqui, y su contenido se basa casi totalmente en la información obtenida de los mismos recortes de prensa que Hollub incorporó a su álbum y que Fugellie pidió en préstamo a la familia (S. Hollub, com. pers., 17 de abril de 2018). La tercera etapa de recepción del álbum —y la más actual— es el libro *Istmo de Ofqui: un proceso inconcluso de conectividad en la zona sur austral*, de Emilia Astorga y Sebastián Saavedra (2017), quienes mencionan a Hollub como un actor importante en la discusión pública sobre la conveniencia de abrir dicho istmo que tuvo lugar en la prensa durante la segunda mitad de la década de los 30. En

lo que respecta al tema del presente artículo, la diferencia y novedad de esta publicación es que extiende la significación de la «hazaña» de Hollub, entendiéndola como un referente para conocer y comprender «la experiencia de quienes han formado parte del devenir histórico de los territorios de Aysén y Magallanes» (p. 5.), y vinculándola con la escena más amplia del patrimonio histórico de la XI región. Este reconocimiento al rol del explorador en la historia local constituye la antesala para la llegada y recepción del álbum en el Museo Regional de Aysén —álbum al cual los autores Astorga y Saavedra tuvieron también acceso (S. Hollub, com. pers., 17 de abril de 2018)—; en otras palabras, este documento testimonial ha servido como fuente de investigación para dos momentos claves de su recepción que, a su vez, definen el horizonte interpretativo con que hoy se entiende el legado de Enrique Hollub.

EL ÁLBUM HOLLUB COMO CONSTRUCCIÓN DE UNA NARRACIÓN ESCRITA Y VISUAL

En términos de soporte material, se trata de un álbum fotográfico de 23,5 cm de ancho x 14,6 de largo y 2 cm de alto, comprado en el mercado y muy semejante a otros que se vendían en su época. Forradas con tela negra texturada, sus tapas presentan una bisagra que facilita su apertura y revisión. Posee hojas de cartulina café claro y papel interfolio amarillo claro, también texturado, y algunas de sus uniones conservan marcas de cinta adhesiva. Sobre sus 36 páginas —la mayoría usadas horizontalmente— e, incluso, en las contratapas forradas en cartulina café, se disponen 88 fotografías y 11 recortes de distintos diarios.

En cuanto a sus contenidos, tal como ya se ha mencionado, este álbum ha permitido rescatar y reinterpretar el aporte de Enrique Hollub a la historia local. Su recepción ha hecho que el significado de la hazaña Hollub gane matices, prolongando sus alcances históricos y patrimoniales. Más aun, es la principal fuente de investigación de este trabajo, tanto por el conjunto de recortes de prensa y fotografías que guarda —en su mayoría, tomadas por el mismo explorador—, como por el hecho de que el mismo Hollub seleccionase, numerase y recortase los fragmentos de prensa, colocándolos junto con las fotografías en un orden particular. «El álbum, como te indiqué en correo

anterior, fue organizado y armado solo por él, con fotos tomadas por él o por algún integrante de esas comparsas» (S. Hollub, com. pers., 9 de julio de 2018).

Las propias características del documento definen su metodología de lectura —que, en términos generales, necesita un desciframiento del doble código de su composición—: aun cuando para su análisis se requiere abordar elementos importantes de los recortes de prensa por un lado y de las fotografías por otro, la conjugación entre las imágenes y los textos transmite un sentido más complejo y abarcador que el que comunica la revisión de ambos por separado. La conclusión de este artículo nace entonces a partir de la interpretación de ambos lenguajes reunidos. En este sentido, el álbum Hollub funciona de manera semejante a lo que en literatura se ha llamado libro-álbum:

A diferencia de los libros tradicionales, en los que predomina el texto, en el libro álbum confluyen dos lenguajes: el del texto y el de la imagen. Esta es, probablemente, su característica principal, el que ambos lenguajes sean complementarios. Esto significa que tanto el texto como la imagen participan en la generación del sentido de la obra.

En esto, el libro álbum se diferencia de otro tipo de obras que utilizan imágenes, como, por ejemplo, el libro ilustrado, que utiliza la imagen sólo para «reflejar» lo que el texto dice. En otras palabras, en el libro álbum la imagen no está supeditada al texto ni el texto lo está a la imagen. Así como se lee el texto, también debemos leer las imágenes, y para aprehender la particularidad del libro álbum, es necesario leer el texto y la imagen como un conjunto. (Equipo de Bibliotecas Escolares CRA del Ministerio de Educación de Chile, 2009, p.7)

LOS RECORTES DE PRENSA SELECCIONADOS POR HOLLUB

Los fragmentos de diarios nacionales y regionales ocupan casi una cuarta parte del álbum. Pegados y plegados, exhiben pequeños números escritos a mano y encerrados en círculo en tinta azul, y solo a veces siguen el orden temporal de su aparición en la prensa.

Como posible antecedente de esta manera de «armar» su contenido, es revelador que Enrique Hollub fuese «periodista y corresponsal de L'Argus de la Presse» («La apertura del istmo de Ofqui», 12 de mayo de 1937), agencia internacional que operaba en Francia y que funcionaba principalmente con recortes de medios periodísticos de distintos lugares del mundo¹. Es muy posible que su trabajo como corresponsal consistiera justamente en la selección, recorte y envío de notas y columnas de la prensa nacional, lo que indica no solo sus vínculos con el mundo periodístico y cierta disposición reporteril —que se notará también en otros elementos del álbum—, sino también una práctica previa en la selección y recorte de noticias que habría influido en las características del álbum.

La hebra central del relato es el viaje desde Melinka a Punta Arenas entre el segundo semestre de 1936 y los primeros meses de 1937. Al momento de revisar los recortes, es posible hacer un esbozo del derrotero, partiendo de Santiago en 1935 hacia Magallanes. Hollub cuenta que cuando se encontraba en Puerto Montt quiso conocer el archipiélago de Chiloé («La apertura del istmo de Ofqui», 12 de mayo de 1937). Desde ahí llegó a Melinka, lugar donde adquirió las chalupas y que le sirvió de base para sus exploraciones por el canal Moraleda y los archipiélagos de las Guaitecas y de los Chonos. Un año después continuó rumbo a Magallanes por el canal Moraleda hacia el sur, accediendo a la laguna San Rafael a través del canal Elefantes y del río Témpanos. Cruzó entonces el istmo de Ofqui junto a sus compañeros, todos con las chalupas al hombro por casi dos kilómetros. Tomó luego el río San Tadeo y su afluente, y salió por el río Negro a la bahía de San Quintín, donde comenzó su exploración de los canales e islas hacia el sur del golfo de Penas. Por algunas de sus observaciones es posible deducir otros hitos de su itinerario —Boca de Canales, canal Messier, Puerto Edén, Puerto Bueno, isla Madre de Dios, canal La Concepción, canal Sarmiento, canal Smith, golfo Trinidad, archipiélago Muñoz Gamero y Puerto Natales (Hollub, E., 23 de agosto de 1937)—, después de los cuales, y presumiblemente por tierra, se desplazó desde Natales hasta Punta Arenas.

¹ De hecho, Alfred Chérié, su fundador (1879), es considerado el inventor de las publicaciones periodísticas basadas en recortes de prensa, antecedente directo de las agencias de noticias o información (Dänzer-Kantof y Nanot, 2000, p. 7).

La prensa local —en especial *El Magallanes*, principal diario de Punta Arenas en aquellos años— recibió pronta y entusiastamente el testimonio del viaje. La acogida del relato no se explica solo por el valor de la travesía en sí —respaldada además con interesante material fotográfico—, sino también porque permitió replantear la conveniencia de abrir el istmo de Ofqui mediante un canal, tema que estaba en discusión hacía años y que generaba gran interés en la opinión pública².

Entrada ya la década del 30, tanto la prensa nacional como la regional comenzarían a publicar una serie de artículos relacionados con la «realidad» que se vivía en la zona austral del país. Magallanes, Aysén y Chiloé se describían como territorios abandonados a su suerte, lejos de la mano protectora del Estado, desconectados, llenos de carencias y en un constante forcejeo por civilizar el medio, rico en recursos naturales posibles de explotar y exportar. Estos lugares ignotos para la población en general, se fueron presentando según la necesidad de convencimiento del orador. Y en este contexto, la construcción del canal en Ofqui adquiría relevancia a través de argumentos como la generación de conectividad y mejoramiento en la calidad de vida de una parte de la población chilena que estaba olvidada a su suerte. (Astorga y Saavedra, 2017, p. 24)

El primer registro de prensa del testimonio y de las fotografías de Enrique Hollub fue «La apertura del istmo de Ofqui creará enormes posibilidades a la navegación costera entre Chiloé y Magallanes», un artículo de *El Magallanes* publicado el 12 de mayo de 1937. Presumiblemente, fue la referencia más temprana al viaje de Hollub en un medio de comunicación y, en este sentido, debe ser considerada el primer paso de un desplazamiento —en la recepción, lectura y significación de su relato— desde la esfera privada a la esfera pública. El artículo presentaba a Hollub como un «aficionado a las exploraciones» e

² El mismo libro de Astorga y Saavedra (2017) recoge, entre otros datos, el recorte de prensa de un titular de *El Magallanes* de 1933, que demuestra un discurso editorial muy semejante al que acogerá la noticia de Hollub: «La apertura del Istmo de Ofqui simplificará en mucho la navegación austral» (p. 25). En este contexto, el relato del viaje de Enrique Hollub encontrará un «clima comunicacional» propicio a la recepción favorable de su testimonio.

informaba de su reciente llegada a la ciudad de Punta Arenas, desarrollando luego una breve relación de su viaje y un resumen de su itinerario. Ilustraban el texto tres fotografías tomadas por Hollub —cuyos originales están en el álbum—, lo que demuestra que la recepción de las imágenes fue tan inmediata como la de su testimonio oral. Lo visual y lo escrito iban ya de la mano en esta primera publicación. Desde el inicio, el relato se construyó a partir de estos dos códigos.

Hay claras semejanzas entre el título de este artículo y el de 1933 en el mismo periódico (ver nota al pie n° 2). Ambos encabezados se referían a la posibilidad de simplificar la navegación que ofrecía la apertura del istmo. En estas y otras oportunidades, *El Magallanes* mostraba así un claro apoyo a la construcción del canal de Ofqui, con la idea de que dicho paso contribuiría a la conectividad y desarrollo de la región magallánica. El relato de Hollub era totalmente compatible con este interés; es más, la noticia de su arribo y travesía sumaba una narrativa de carácter testimonial como prueba de la factibilidad y relativa facilidad de navegar, vía Ofqui, por los canales aiseninos y magallánicos.

Con la experiencia adquirida en los meses en que he recorrido la zona, nos agrega el señor Hollub, considero que las posibilidades para la navegación costera con la apertura del Canal de Ofqui, son inmensas.

Abierta esta nueva vía por aguas tranquilas, las goletas, lanchas y hasta chalupas pueden arribar a Magallanes, desde Chiloé, en un plazo que no sería aventurado calcular de diez días. Sin contar con que esta ruta no ofrecería mayores riesgos, en cualquier época del año, pues, existen numerosas caletas y refugios en los cuales pueden encontrar abrigo estas embarcaciones menores, diseminadas en el trayecto y que están llamadas a albergar en el futuro poblaciones de mayor o menor importancia, según los recursos muy variados, que ofrece la naturaleza en esos parajes. («La apertura del istmo de Ofqui», 12 de mayo de 1937).

Si bien el artículo de 1937 fue, como ya se mencionaba, el primero que se publicó en prensa sobre la travesía de Hollub, y correspondía por lo tanto al recorte más antiguo entre los incluidos en el álbum, el autor lo ubicó re-

ción en la página 23. Hay, pues, un desfase que se entiende como intencional porque el álbum no funcionaba como un simple portafolio de recortes ni su composición buscaba ser un puro correlato de noticias de prensa: Hollub seleccionó qué escritos incluir y junto a qué fotografías ponerlos, con una dedicación que remitía a una lógica de compositor o editor de una obra que debía hablar por sí misma.

En el inicio del álbum, el autor prefirió ubicar un recorte del mismo diario *El Magallanes* que celebraba su viaje y que fue publicado al día siguiente del artículo recién comentado. Resulta interesante que Hollub lo haya elegido como introducción, y el gesto es coherente con cierta disposición periodística o reporteril que se observa en varios momentos del álbum. En este caso, puede interpretarse que el editorial de *El Magallanes* funcionaba aquí como un «editorial» de su propio álbum.

Solamente en dos chalupas abiertas, acompañados de sufridos marinos chiloenses, salió del Archipiélago en viaje de aventura, de esfuerzo, de exploración para conocer personalmente aquella región tan indiferentemente mirada por los Poderes Públicos y que sufre las consecuencias de su forzado aislamiento por negársele la ruta que significa su vida activa: un pequeño canal en el Istmo de Ofqui que corte en su base la península de Taitao.

Al igual que los antiguos misioneros que atravesaban el Istmo [...] el señor Hollub y sus acompañantes arrastraron sus chalupas, atravesaron ese corto espacio de tierra de menos de dos kilómetros y de muy poca altura sobre el nivel del río San Tadeo y la laguna San Rafael y así llegaron sin mayor novedad a Natales después de haber explorado minuciosamente toda la zona, tarea en la que demoraron varios meses [...].

El viaje de exploración del señor Hollub, fuera de los méritos de esforzada y temeraria aventura, tiene otro muy grande para el país, cual ha sido la de establecer la posibilidad de trabajo en riquísima y extensa zona y de abrir camino, mediante la apertura del canal en Ofqui, al intensivo comercio entre las regiones de Chiloé, Aysén y Magallanes, esperando que el fruto de este encomiable esfuerzo particular de un hombre patriota sea debidamente aprovechado por nuestros hombres de Gobierno. («Enrique Hollub», 1937)

A través de este texto, el periódico no solo subrayaba la noticia del arribo y navegación del explorador a través de los canales ayseninos y magallánicos, sino que abordaba también la travesía de Enrique Hollub y sus acompañantes «chiloenses» como una acción que superaba la aventura personal y que se encumbraba hacia un significado mayor, en este caso, regional y nacional. Frases como «encomiable esfuerzo particular de un hombre patriota» son claros indicios de una narración que valoraba la lógica de la hazaña y del sacrificio —casi heroicos— en pos de un bien común que favorecía a la zona austral y al país.

De este modo, el relato de Hollub se instalaba definitivamente en la opinión pública de esos años como una hazaña en medio de un contexto comunicacional en el cual el istmo de Ofqui era de gran importancia y actualidad. Desde el punto de vista de los medios de comunicación, se podría decir que esto «sirvió» para fundamentar la necesidad y urgencia de que el canal fuese construido. Si bien se desconoce la fecha en que el álbum fue armado, hay dos alternativas: o bien se confeccionó en medio de ese tránsito de significantes y significados, en el cual su testimonio —y algunas de sus imágenes fotográficas— pasaron desde la colección personal del autor al ámbito de la discusión pública, o fue compaginado con posteridad, a destiempo y de manera retrospectiva con respecto a su viaje y a las publicaciones de prensa. En cualquier caso, hay que comprenderlo como una composición en cuyo sentido no solo entró en juego la visión particular del autor, sino también una serie de ideas y perspectivas propias del momento histórico en que se originó.

Para profundizar en el análisis e interpretación, conviene atender al recorte de prensa que sigue a continuación en el orden del álbum (página 5), correspondiente a una carta al director firmada por Hollub y publicada en el mismo diario el 15 de mayo de 1937, dos días después del editorial antes mencionado. Por su contenido y ubicación en el álbum, el texto puede comprenderse como una continuación o complemento del anterior, pero, en cierta medida, también como contrapunto. Su revisión entrega antecedentes clave sobre los matices de la visión del propio Hollub con respecto a su viaje, que en ciertas aristas se diferencia de lo que se difundía editorialmente en los diarios, pues en su carta Hollub defendía y valoraba en forma especial a los chilotes como habitantes y navegantes de estas zonas australes.

La lectura de «El Magallanes» en su edición de ayer me reservaba una sorpresa. Mi nombre servía de título a la columna editorial. Abunda ella en conceptos demasiado elogiosos acerca de mi persona por haber realizado algo que no tiene mayor importancia en sí pues, en Chiloé y Aysén e incluso en Magallanes y Natales, viven muchos pescadores, cazadores y loberos que han hecho y hacen anualmente viajes semejantes y en idénticas condiciones. [...] Los chilotes, hombres y mujeres, son marinos; sus hijos, cuando los de otros aprenden el silabario, ya saben manejar la escota y el timón y conocen la rosa de los vientos.

[...] Nuestro país encierra una raza de marinos, de verdaderos lobos de mar, su esencia es el chilote, y esa raza se está anquilosando porque ya no puede luchar como luchaba antes, cuando en sus rústicas embarcaciones llegaban al Callao, a Guayaquil, a California.

Es preciso, señor Director, que se le haga saber a los chilotes que ellos con sus pequeños barcos y productos serán recibidos en Magallanes, que vengán cuando quieran y como puedan. Ellos vendrán acá esté o no abierto el Istmo de Ofqui.

Y cuando estos viajes se hayan intensificado, los chilotes irán poblando paulatinamente tantos lugares de estos canales susceptibles a serlo por la abundancia de maderas, de mariscos y peces, sin contar con los campos para ganadería y con los minerales que en ciertas parten afloran, como ofreciendo desconocidos placeres.

[...] Chiloé es posiblemente la región más densamente poblada del país y como consecuencia los salarios son muy bajos. Sus habitantes desean emigrar a regiones donde puedan vivir a orillas del mar. Les es imposible hacerlo y están obligados a vejetar [sic] en el lugar en que nacieron. Nunca un padre de familia podrá reunir el dinero necesario para pagar su pasaje y el de los suyos a fin de venir a Magallanes; tampoco podrá producir más en su tierra; desde luego de una entidad casi negativa para el comercio, sea de Magallanes o de Chiloé.

Generalmente de cada familia chilota, y con sacrificios, sale el padre o un hijo que vienen a trabajar durante las faenas en la Patagonia, una vez terminadas regresan y con el dinero ganado en estas regiones, viven el resto del año en su tierra. (Hollub, E., 15 de mayo de 1937)

Hay en estos párrafos varias ideas que dejan traslucir una gran conciencia social por parte de Hollub. Si bien el texto original se refería también a los beneficios materiales que hubiese acarreado el aprovechamiento de esta zona —muy en línea de lo que le interesaba a *El Magallanes*—, por otro lado se enfatizaban notoriamente las necesidades y virtudes de los chilotes, «pescadores, cazadores y loberos que han hecho y hacen anualmente viajes semejantes y en idénticas condiciones». Cuando Hollub defendía la apertura del istmo de Ofqui, no pensaba primeramente en el desarrollo náutico y comercial de los ciudadanos de Magallanes, sino, ante todo, en el «desarrollo social» —diríamos hoy— que esa obra hubiese supuesto para aquellas comunidades que llevaban, día a día, una vida esforzada y silenciosa, navegando y habitando un litoral marginado (a través de la fotografía, se verá además que su relato visual hablaba de lo mismo).

Algunos meses después, el 23 de agosto de 1937, Enrique Hollub publicó una síntesis de su visión de desarrollo para la zona en *El Imparcial* de Santiago. Con la aparición de este texto en un diario capitalino, sus propuestas trascendieron el contexto regional. Además, la publicación se produjo antes de diciembre del mismo año, cuando Hollub entregó a Ricardo Bascuñán, ministro de Fomento, un informe detallado de sus planteamientos —presumiblemente, en la misma línea de las propuestas que aparecían en el artículo de *El Imparcial*—.

La apertura del Istmo de Ofqui permitiría incorporar a la economía nacional las enormes riquezas que hoy yacen abandonadas entre los paralelos 46 y 52. Esta nueva vía de navegación permitirá la formación de poblaciones en Laguna San Rafael, Golfo San Quintín, Boca de Canales, Canal Messier, Canal Concepción, Canal Sarmiento, Canal Smith, etc. (Hollub, E., 23 de agosto de 1937)

En este mismo texto, el autor presentaba su visión de fomento y desarrollo para la zona, detallando las posibilidades de explotación de la madera (ciprés, coique, tepú, roble, tenío, etc.); de uso de las tierras (valles dispuestos para la ganadería o la construcción de caminos entre Chile y Argentina); de extracción de mariscos (erizos, centollas choritos, cholgas, etc.), mine-

rales (plata, oro y cobre; yacimientos abandonados de los españoles; cuarzo, mármol, cristal de roca, etc.) y petróleo (respecto al cual Hollub intuía una posibilidad para el futuro); de pesca (considerando particularmente la abundancia de róbalo fresco, deshidratado, secado, ahumado o salado); de caza de lobos marinos y de comercialización de sus pieles con firmas alemanas y norteamericanas; de aprovechamiento de las guaneras de estos mismos animales; y de crianza de conejos y liebres para utilizar su piel en islas que no servían para la agricultura ni el ganado («El canal de Ofqui y las riquezas magallánicas», 1937).

En la página final, el último recorte de prensa del álbum corresponde a un editorial del *El Imparcial* del 25 de diciembre de 1937, cuando Hollub se había reunido ya con el ministro de Fomento. La columna se publicó «estando ya en sus últimos trámites la bien llamada ley sobre aprovechamiento de tierras magallánicas»³ y hacía mención al informe que Hollub presentó a Bascuñán:

Propone el señor Hollub, el pronto envío de una comisión oficial, compuesta de un Ingeniero de Caminos y Vías Fluviales, un geólogo, un Ingeniero Agrónomo, un Agrimensor, un Técnico de Pesca y Caza, ayudantes y marineros, comisión que se uniría a la que debe proceder al levantamiento topográfico, con el objeto de estudiar las posibilidades prácticas de la explotación de las tierras magallánicas para la mejor aplicación y aprovechamiento de la nueva ley. Los trabajos de la Comisión se concretarían en la elaboración de un plan de fomento y desenvolvimiento económico de la zona comprendida entre Río Huemules y Estrecho de Magallanes [...]. («Aprovechamiento de las tierras magallánicas», 25 de diciembre de 1937).

Con este último recorte de prensa, Hollub dejaba el canal del istmo de Ofqui como una esperanza abierta. No hizo mención al inicio de los trabajos (1938) ni al abandono de las faenas de construcción (1943). Con sus foto-

³ Se refiere a la Ley N° 6152 de arrendamiento de tierras fiscales ubicadas en Magallanes, promulgada el 31 de diciembre de 1937, la cual sostenía en su artículo 34 que un 10 % de los fondos recolectados por el arrendamiento de tierras fiscales a particulares se destinaría a «inversiones de interés especial para la provincia de Magallanes», entre las que menciona «la apertura del canal de Ofqui».

grafías y selección de textos quiso subrayar una visión de desarrollo para Chiloé, Aysén y Magallanes, que hoy se percibe como una parte clave de su testimonio y como un antecedente revelador de su manera de ser y de pensar.

LAS FOTOGRAFÍAS DEL ÁLBUM HOLLUB

De las 88 fotografías que el álbum contiene en total, algunas corresponden a copias ampliadas de otras fotos que también fueron incluidas en su tamaño original o «pequeño». Se trata, por lo tanto, de cerca de 80 imágenes distintas, cuya gran mayoría habría sido tomada por el mismo Hollub.

En lo que respecta a su formato, las fotografías son de 3:2 y posibles de clasificar en tres tamaños: «pequeñas» (6,75 x 4,5 cm aprox.), «medianas» (11,5 x 7,7 cm aprox.) y «grandes» (17,5 x 11,7 cm aprox.). De bordes rectos algunas e irregulares otras, sus terminaciones se condicen con los usos y papeles disponibles en la época. En cuanto a la técnica de producción, la observación del grano con lupa microscópica de 30x indica que se trataría de un proceso de gelatina DOP (*developing-out paper*), es decir, de imágenes obtenidas por proyección de negativo mediante revelado químico.

No hay información certera sobre la cámara fotográfica que se usó, pues aun cuando la hija de Hollub recuerda que quedó en la casa familiar tras el fallecimiento de este, ya no se encuentra en posesión de sus descendientes. Ella rememora que se trataba de un aparato portable tipo cajón (S. Hollub, com. pers., 2 de agosto de 2018), posiblemente uno de los primeros modelos de Kodak Brownie o similar.

Algunas fotografías han tomado tonos cobrizos y amarillentos, lo que podría deberse principalmente a errores en el proceso de revelado (específicamente en la etapa del lavado), aunque no se descarta que parte del deterioro haya ocurrido durante el período de conservación. Las fotografías más deterioradas están entre las que poseen bordes irregulares, mientras que las de bordes rectos están en mejor estado; indicio, tal vez, de que fueron reveladas en momentos y/o lugares distintos.

Según cálculos posibles de establecer a partir de los antecedentes reunidos, las imágenes fueron registradas desde finales de 1935 o comienzos de 1936 y el primer semestre de 1937, período en el que cabe considerar no

solo los ocho meses del viaje de Enrique Hollub desde Melinka a Punta Arenas, sino también el tiempo en que exploró las cercanías del canal Moraleda y los archipiélagos de las Guaitecas y los Chonos —lo que significa que en esta primera etapa pudieron ser tomadas algunas de las fotos ubicadas en las páginas iniciales del álbum—.

Según el desempeño técnico que exhiben las imágenes, se puede sostener que Enrique Hollub era un fotógrafo aficionado; tenía, sin embargo, algunos conocimientos especializados en una línea de trabajo vinculada al periodismo gráfico, y hacia el final del álbum hay también algunas imágenes de mayor calidad artística. Mostraba distintas facetas en cuanto fotógrafo, desde el registro o documentación de hitos, paisajes y parajes de su itinerario hasta la toma de imágenes más estéticas, más planificadas y con más tiempo de exposición.

Tal como ocurre con los recortes de diarios, el hecho de que el propio Enrique Hollub armase el álbum fotográfico da a entender que el ordenamiento de las imágenes trasluce sus preferencias e intereses. Hasta cierto punto, este orden sugiere una línea de desarrollo correlativo al itinerario de su viaje, pero no se trata de una correspondencia rigurosa de principio a fin: hacia las últimas páginas se agrupan fotografías de diferentes momentos de la expedición, lo que hace pensar incluso que estas imágenes pudieron «sobrar» en la organización de las páginas previas. Al estar fuera de la lógica narrativa que sí se encuentra en otros momentos del álbum, es posible imaginar que fueron puestas ahí sin otro fin que el de conservarlas en un lugar adecuado.

EL VIAJE DE HOLLUB A TRAVÉS DE SUS IMÁGENES

Tal como ocurría con los primeros recortes de prensa incorporados, hay fotografías que ocupan una posición introductoria en el álbum, previa incluso a la narración visual del viaje propiamente tal. Así, la primera fotografía al abrir las páginas muestra una manada de lobos marinos que fue publicada en *La Nación* el 25 de agosto de 1937 y que, según señala su descripción en prensa, habría sido captada en el estrecho de Magallanes. Como si fuese una ampliación, se trata de una foto mediana, aunque no se encuentra en el álbum su versión pequeña, que sí está incluida para la gran mayoría de las

fotos medianas y grandes. ¿Significa que no pertenecía a los negativos de la cámara de Hollub? Aunque no es posible asegurarlo, su ubicación tanto en el álbum como en la prensa permite deducir que se trataba de una fotografía importante para el autor. Si no la tomó en el viaje, era de todas formas especialmente interesante para él por su tema: las loberías. Resulta también atendible el ordenamiento de las imágenes en esta primera página. Hay solo dos fotografías: el plano general de la manada de lobos y otra más pequeña en la que se aprecia un plano medio largo del propio Enrique Hollub sentado y de semiperfil. Por la posición de los cuerpos en relación a la sutil diagonal de ambos horizontes, las dos imágenes poseen una equivalencia a nivel sintagmático. Además, tanto Hollub como los lobos parecen mirar al mar, orientados hacia una misma dirección —la que, a su vez, continúan las páginas siguientes del álbum (fig. 1)—.



Figura 1. Primera página del álbum donde Enrique Hollub registró el viaje que realizó a través de canales y ríos de Aysén y Magallanes entre 1936 y 1937. Se aprecia una fotografía de lobos marinos y un retrato del explorador. Museo Regional de Aysén.

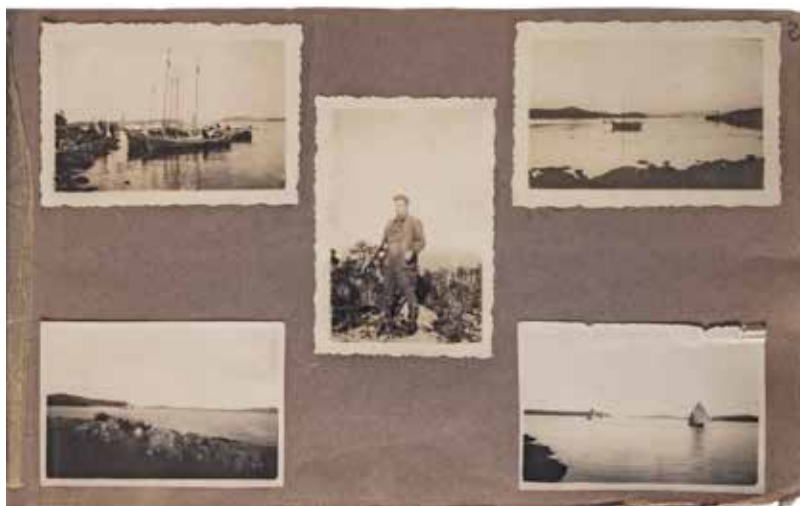


Figura 2. Al centro de la segunda página del álbum se observa una fotografía de Hollub, rodeada por otras de paisajes que recorrió junto a su grupo. Museo Regional de Aysén.

A la derecha de la anterior y con cinco fotografías, la página que sigue (fig. 2) es también parte de esta «introducción» del testimonio visual. En sus cuatro esquinas se aprecian fotos de embarcaciones —quizás las chalupas de Hollub—, cercanas a la orilla y en medio de paisajes marítimos. Al centro de la página, la imagen de un hombre en la que se reconoce a Hollub, quien posa frente a la cámara, solicitando seguramente a otro que registre su figura. Ello habla de una imagen de sí mismo que él ha querido instalar y asumir en la narración, y resulta decidir que la ubique en medio de cuatro escenarios típicos de sus exploraciones. Sus ropas son indicio de cierto estatus social. Los gestos corporales sugieren una disposición de seguridad y dominio. A nivel simbólico, el arma de fuego es clave como signo de poder: Hollub se presenta como explorador, cazador, hombre de acción.

Dentro de esta etapa de antesala del viaje, la página siguiente exhibe cinco fotografías pequeñas (fig. 3). En la esquina superior izquierda, la de dos embarcaciones cercanas a una caleta. Abajo, dos retratos grupales, uno con tres varones adultos de pie, tres sentados y un perro, y el otro, al que se han sumado niños, más amplio y diverso. ¿Quiénes son? Aunque no se sabe, la fotografía

parece querer guardarlos ahí, salvarlos del olvido. En otra foto de la misma página se aprecia un grupo diferente de varones junto a una embarcación en tierra. ¿Carpintería de ribera? ¿Construyen acaso las chalupas de Hollub? Con los antecedentes de los que se dispone, imposible decirlo, aunque entre encuadre y encuadre, la imaginación tiende a completar la narración como siguiendo las viñetas de un cómic. Al lado derecho de la página, una última imagen que muestra a una pareja de hombres junto a la orilla en actitud de despedida o de atenta observación a quien los capta desde el agua. ¿Dónde están? La antena y las casas que se aprecian en las fotografías contiguas dan a entender que se trata de un poblado bien establecido —por la época y la zona, podría ser Chilóe o Melinka—. En cualquier caso, tiene que haber sido un lugar del que Hollub quería conservar especial recuerdo. ¿Se trata entonces de Melinka, donde, yendo y viniendo, estuvo cerca de un año y donde muy posiblemente desarrolló vínculos de amistad y familiaridad?



Figura 3. Las imágenes de la página 8 del álbum parecen mostrar los momentos previos a la partida desde Melinka a Puerto Natales, ocurrida alrededor de 1936. Museo Regional de Aysén.

El motivo de las dos personas en la orilla se repite en otra foto del álbum. Son, claramente, imágenes captadas desde una embarcación sobre el agua: dos tomas de una misma escena en la que el fotógrafo se aleja de la orilla navegando y que, en la narrativa propia del álbum, funciona como un punto de zarpe y de no retorno.

Sobre el desarrollo del viaje, las siguientes imágenes son fotografías de navegación tomadas desde las chalupas de Hollub. A remo o a vela, se trata de embarcaciones descubiertas, y llevan marcados los números «103» y «96» en sus cascos —Hollub navegaba y fotografiaba sobre esta última—. Cada una de ellas viajaba con tres personas y tres perros a bordo, los que, según se deduce, tenían una labor importante en las faenas de caza.

La página 14 del álbum (fig. 4) muestra varios planos de la laguna San Rafael (algunos podrían ser también del río Témpanos). Se pudo examinar el reverso de una de las fotografías, donde se leía lo siguiente: «Témpanos (Icebergs) desprendidos del ventisquero San Rafael flotando en laguna San Rafael. Península de Taitao»⁴. En la misma página se incluye una foto mediana cuya imagen está un poco difuminada. En ella se aprecian de cerca los navegantes chilotes y un perro mirando a la cámara. El fotógrafo-explorador la ha registrado en su propia chalupa, y la imagen incorpora al lector en ese pequeño espacio en el que Hollub y sus compañeros navegaron durante muchísimas horas.

Más adelante se ven dos fotografías muy similares del istmo de Ofqui, Una de ellas (fig. 5) fue publicada en *El Magallanes* el 12 de mayo de 1937 con la siguiente lectura: «A hombros de los marinos chilotes las chalupas cruzan el lugar por donde se proyecta el Canal Ofqui». Lo curioso es que nadie en la imagen carga las embarcaciones, por lo cual es dable pensar que el mismo fotógrafo ayudase en dicha faena a través de los casi dos kilómetros de trayecto. La fotografía sugiere que Hollub y sus compañeros se tomaron un tiempo antes de continuar, y es interesante constatar que Ofqui aparece como un sitio de encuentro, donde los marinos chilotes comparten un momento con niños y tal vez con otros navegantes.

⁴ Cabe decir que las fotografías se conservan, en su gran mayoría, muy bien pegadas a las hojas de cartulina del álbum, por lo que ha sido imposible revisar el reverso de la totalidad de ellas. Sin embargo, con la asesoría de Juan Pablo Varela, conservador y encargado de colecciones del Museo Regional de Aysén, se examinó el envés de algunas. De la observación general se concluye que la mayoría de las fotografías no poseen anotaciones en su reverso. Algunas tienen un sello que dice: «Enrique Hollub G. Propaganda "Topaze"».



Figura 4. Los paisajes en la página 14 probablemente correspondan a la laguna San Rafael o al río Témpanos. Junto a estos, una fotografía de acompañantes de la expedición. Museo Regional de Aysén.



Figura 5. En el istmo de Ofqui, los marinos chilotes que acompañaban a Hollub bajando de sus chalupas. Fotografía atribuida a Enrique Hollub. Museo Regional de Aysén.

Luego de Ofqui, se observan hitos terrestres del camino; riberas, por ejemplo, y algunos vacunos, posiblemente de la península de Taitao.

Debo advertirle que en la Península de Taitao hay cabras, ovejas y chanchos en estado salvaje. También uno que otro vacuno. Esto permite suponer que no deben ser tierras muy despreciables para la crianza de ganado. (Hollub, E., 15 de mayo de 1937)



Figura 6. Encuentro de la exploración Hollub con navegante kawésqar, presumiblemente al sur del golfo de Penas. Museo Regional de Aysén. Fotografía atribuida a Enrique Hollub.

La exploración continúa hacia el río San Tadeo y el río Negro, desembocando en la bahía de San Quintín para seguir la navegación hacia Magallanes. En las fotografías de esta nueva etapa del viaje aparecen los indígenas (figs. 6 y 7), apreciándose dos tomas de una embarcación con un adulto y dos niños kawésqar, quienes van también con un perro. En la primera fotografía se alcanza a ver al adulto sujetando un remo; en la segunda, dicho personaje da la espalda y se distinguen los niños. La escena se asemeja mucho a la que un par de años antes había registrado la fotógrafa Margaret McKelvy Bird, esposa

de Junius Bird (tal como se ha dicho, Hollub se topó con ambos después, en Natales). El registro de Mrs. Bird fue reproducido en su diario de vida, publicado en 2012. En sus anotaciones del 2 de mayo de 1935, la autora indica que se trata de familias de «alacalufes» acompañadas de perros en las cercanías de Puerto Edén. Es posible que también Hollub los fotografiase en esas cercanías, aunque los textos de McKelvy ofrecen detalles que este no relató, como, por ejemplo, que solían encontrarse ya pocos kawésqar en la zona.



Figura 7. Adulto y niño, ambos kawésqar, navegando en los canales de Magallanes. Fotografía atribuida a Enrique Hollub. Museo Regional de Aysén.

Los siguientes registros dan a entender que se aproxima el término del recorrido, al observarse fotos de la ciudad de Punta Arenas. En una de ellas se distingue la amplia avenida Colón y, hacia el fondo, en lo que sería la intersección con Carlos Bories, una estatua del juez Waldo Seguel —monumento que permaneció en ese lugar entre 1922 y 2017—.

Además de leer la travesía desde las imágenes propiamente tales, es posible interpretarla según lo connotativo de estas, descifrando un itinerario del significado a través de los desplazamientos de la mirada y de lo mirado, del fotógrafo y de lo fotografiado. Aunque una interpretación acabada necesitaría un estudio de mayor extensión, se esbozará aquí al menos una línea de lectura de las fotografías que aporte nuevos datos sobre Hollub y su álbum.



Figura 8. Enrique Hollub junto a dos cazadores y el cadáver de un elefante marino. Museo Regional de Aysén.

A lo largo de sus páginas, esta narración gráfica exhibe cambio o evolución en los roles de lo fotografiado y del fotógrafo, quien al comienzo del álbum se ubicaba a sí mismo en una posición central. Una de las fotografías de la página 6, por ejemplo (fig. 8), muestra varios signos —entre otros, la claridad de su rostro, el estilo de su peinado y lo cuidado de sus ropas, más elegantes que las de los trabajadores que lo rodean— que no solo distinguen su figura de la de sus compañeros, sino que la diferencian del mundo natural y cultural en el que se irá paulatinamente adentrando. En la referida imagen,

Hollub asume la pose del cazador junto a su presa —al parecer, un elefante marino—; un gesto que los demás tripulantes no exhiben, si bien son ellos los expertos en las labores de caza (en otra fotografía de la misma página se los reconoce junto al cadáver de un lobo marino). Hollub porta además un arma de fuego, demostrando que su posición social y económica sí le permite poseerla, a diferencia de los cazadores habituales de estos animales en los mares australes, respecto de los cuales Francisco Coloane dice en *Cabo de Hornos*: «Nadie usa armas, porque un cartucho vale una piel de lobo o de nutria» (Coloane, 2009, p. 14).



Figura 9. Enrique Hollub (sentado) y dos de sus acompañantes, junto a pieles en proceso de secado. Museo Regional de Aysén.

Sin embargo, los registros del viaje más al sur hablan de un cambio en la posición del fotógrafo. Ya no hay gestos de superioridad ni de jerarquía en su figura. Se termina la insistencia en su rol protagónico. Hollub aparece menos frente a la cámara, asumiendo la posición del fotógrafo propiamente tal, como observador atento al devenir y al entorno. Enfoca, atiende y sigue a sus compañeros, y su mirada —pendiente y dependiente— logra expresar su

admiración frente al oficio de estos. Se mueve, vive y sobrevive en el dominio de otros: de las fuerzas de la naturaleza y de quienes sí saben, desde antaño, vérselas en ese medio; de «los verdaderos dueños de los canales del sur» («Apertura del istmo de Ofqui», 25 de agosto de 1937). En el transcurso de su fotografía, su autoimagen se transforma o se desvanece. Aparece de vez en cuando con el mismo tipo de vestimenta, pero se observa el trajín del viaje: el pelo más descuidado, la actitud distinta (fig. 9). A medida que desaparece el rol social y se profundiza en el sur austral de los canales patagónicos, van cobrando fuerza y presencia el paisaje, los animales, los chilotes y los indígenas.

En este sentido, hacia el final del álbum tienen especial importancia algunas fotos en las que no aparecen ni él ni sus compañeros de viaje. Destacan dos o tres que muestran una mayor intencionalidad artística, tal vez porque urge esa «dimensión estética» para que las imágenes concentren mayores posibilidades de expresión y de sentido; para que logren hablar desde una madurez del viaje y de la mirada. Están, por ejemplo, las chalupas vacías en isla Madre de Dios (fig. 10), dejadas en las orillas, en medio del paisaje inmenso. Por la información anexa de la cual se dispone, es posible imaginar el contexto en el que fueron tomadas: meses de navegación en el cuerpo y la certeza de que pronto terminará el viaje para regresar a la ciudad. Las chalupas serán, seguramente, vendidas, y tal vez Hollub deberá volver al norte. Se reúnen así arriba y despedida, en un instante y en una instantánea; conjunción que, en este caso, solo puede expresarse y leerse en una fotografía artística.

El de Hollub se diferencia de los álbumes fotográficos de su tiempo. En el Archivo Fotográfico y Audiovisual de la Biblioteca Nacional de Chile no hay otros que desarrollen esta combinatoria de imágenes y recortes de prensa. Además, los álbumes fotográficos no suelen tener una narrativa propia, moviéndose en el ámbito familiar con una serie de referencias que solo pueden ser comprendidas por un circuito de parientes y amigos íntimos. Por otro lado, en las imágenes de Hollub se aprecia una mayor atención a las individualidades de los fotografiados que en las de otros fotógrafos —aficionados o establecidos— de la misma época y territorio, como Elías Rabah y Augusto Grosse. El trabajo comercial del primero, por ejemplo, privilegia la geografía particular de Aysén (tipo postal), y el interés en la fotografía de Grosse se

centra en la hazaña grupal, que se abre paso a través de lo inhóspito del paisaje. Hollub, en cambio, muestra una dedicación a los rostros, gestos, oficios de los marinos y cazadores chilotos, quienes se hacen un poco menos anónimos en cuanto se intuye desde sus retratos sus maneras de ser —lo que viene a ser un correlato visual de la valoración de los trabajadores y navegantes chilotos que el autor plantea en distintos artículos de prensa—.



Figura 10. Chalupas de la exploración de Enrique Hollub en isla Madre de Dios, Magallanes. Fotografía atribuida a Enrique Hollub. Museo Regional de Aysén.

Pero las imágenes de Hollub no se distinguen solo de la fotografía local de su tiempo. Al revisar el libro *Fotógrafos chilenos 1900-1950* de Hernán Rodríguez Villegas (2011), se entiende que en la década de los 30 el oficio estaba anclado aún a la estética del siglo XIX, transitando hacia un arte fotográfico de alto contenido social que recién madurará en los años 50. En este sentido, la constante atención de la fotografía de Hollub a la «cuestión social» de los chilotos, indígenas y pobladores de los territorios que recorrió lo pone en cierta posición de adelantado con respecto al contexto fotográfico de su tiempo. Tanto en el nivel visual como escrito, lo anterior bien puede ser uno de los mensajes cruciales de su álbum: la importancia de poner en valor la gesta silenciosa de los navegantes y trabajadores del mar de la Patagonia chilena.

CONCLUSIONES

A la hora de considerar la hazaña de Enrique Hollub en su justa medida, se hace necesario tomar en cuenta que, aun cuando no tuvo una intencionalidad investigativa ni una duración comparable a la de exploraciones más importantes en el litoral de Aysén y Magallanes, constituyó más que un osado viaje en chalupa desde Melinka a Magallanes. Hollub navegó alrededor de ocho meses junto a sus compañeros —más de doscientos días—, en los que recorrió rincones poco explorados de los territorios al sur de Ofqui y del golfo de Penas, legando de esta experiencia un valiosísimo testimonio fotográfico y una reflexión sobre el desarrollo local que se proponía beneficiar principalmente a los habitantes de estas regiones apartadas.

Recogido en la prensa de la época, dicho testimonio fotográfico y oral permitió al autor confeccionar un documento único en su tipo. A primera vista, su formato le otorga la apariencia de un típico álbum fotográfico familiar de su tiempo, pero pronto se revelan sus diferencias con estos: por una parte, su carácter híbrido (visual y escrito) exige un tipo de lectura semejante a la de un libro-objeto, conjugando imágenes y textos en un sentido unitario y coherente; por otra, su mensaje trasciende lo meramente circunstancial y anecdótico del ámbito privado, aportando una visión de desarrollo social para las regiones de Aysén y Magallanes.

El álbum Hollub merece nuevas lecturas que sigan profundizando en la descripción e interpretación de sus imágenes y en los contenidos de sus recortes de prensa. Además, resulta especialmente interesante de explorar la valoración y defensa de los oficios de los trabajadores del mar como parte del patrimonio del litoral del sur austral chileno, en el que la cultura de vida chilota fue y sigue siendo especialmente importante. Por otro lado, las propuestas de Hollub sobre la vinculación territorial, económica y cultural de las regiones de Aysén, Chiloé y Magallanes dejan abiertas líneas de reflexión en torno al desarrollo social local, que pueden replantearse —y volverse a pensar— de cara a las necesidades y desafíos actuales.

REFERENCIAS

- Apertura del istmo de Ofqui incorporará al progreso una extensa región del país. (25 de agosto de 1937). *La Nación*, p. 12.
- Aprovechamiento de las tierras magallánicas. (25 de diciembre de 1937). *El Imparcial*, p. 5.
- Astorga, E., y Saavedra S. (2016). *Istmo de Ofqui. Un proceso inconcluso de conectividad en la zona sur austral*. Aysén: Ñire Negro.
- Coloane, F. (2009). *Cabo de Hornos*. (2ª ed.). Santiago: Alfaguara.
- Comisión técnica para estudiar riquezas de la zona austral. (17 de diciembre de 1937). *El Imparcial*, p. 14.
- Dänzer-Kantof, B., y Nanot, S. (2000). *De Mata Hari à Internet. Le roman vrai de L'Argus de la Presse*. París: Hervas.
- Enrique Hollub. (13 de mayo de 1937). *El Magallanes*, p. 6.
- Equipo de Bibliotecas Escolares CRA del Ministerio de Educación de Chile. (2009). *Ver para leer. Acercándonos al libro álbum*. Santiago: Unidad de Currículum y Evaluación/Centro de Recursos para el Aprendizaje - CRA.
- Fugellie, S. (2 de noviembre de 1994). Enrique Hollub (I). *La Prensa Austral*.
- (16 de noviembre de 1994). Enrique Hollub (II). *La Prensa Austral*.
- (30 de noviembre de 1994). Enrique Hollub (III). *La Prensa Austral*.
- Hollub, E. (15 de mayo de 1937). A la navegación costera a esta zona y a la construcción del Canal de Ofqui, se refiere el explorador Sr. Hollub. [Carta al director]. *El Magallanes*, p. 7.

——— (23 de agosto de 1937). El canal de Ofqui y las riquezas magallánicas. *El Imparcial*, p. 6.

La apertura del istmo de Ofqui creará enormes posibilidades a la navegación costera entre Chiloé y Magallanes. (12 de mayo de 1937). *El Magallanes*, p. 7.

McKelvy Bird, M. (2012). *Through her eyes. The adventures of Margaret McKelvy Bird*. Carolina del Norte: Lulu Press.

Rodríguez Villegas, H. (2011). *Fotógrafos en Chile 1900-1950: historia de la fotografía*. Santiago: Centro Nacional del Patrimonio Fotográfico.

EMBARCACIONES



CANOAS MONÓXILAS ETNOGRÁFICAS DE LOS NÓMADAS CANOE- ROS DE LA PATAGONIA OCCIDENTAL Y TIERRA DEL FUEGO DEL MUSEO DE HISTORIA NATURAL DE VALPARAÍSO

Diego Carabias Amor

INTRODUCCIÓN

CONTINUIDAD Y CAMBIO EN LAS TECNOLOGÍAS DE EMBARCACIONES DE TRADICIÓN INDÍGENA DEL EXTREMO AUSTRAL DURANTE EL PERÍODO HISTÓRICO

Desde el período de contacto con los primeros navegantes europeos a mediados del siglo XVI, las embarcaciones de los dos grupos cazadores-recolectores de adaptación marítima que habitaban entre el golfo de Penas y el cabo de Hornos captaron poderosamente la atención de los exploradores del Nuevo Mundo. Los kawésqar, que se distribuían aproximadamente entre el golfo de Penas y el estrecho de Magallanes, y los yaganes, localizados en el archipiélago de Tierra del Fuego, entre el canal Beagle y el cabo de Hornos, a pesar de reconocerse como grupos étnica y lingüísticamente diferenciados, compartían un hábitat y un modo de vida similares (fig. 1). Se trataba de grupos nómades organizados en familias nucleares que practicaban una economía de subsistencia basada principalmente en la caza de pinnípedos, aves y cérvidos, la recolección de moluscos y de recursos del bosque, la pesca y la explotación ocasional de cetáceos. Para habitar el desmembrado territorio de islas, islotes, canales y fiordos del extremo austral, habían desarrollado una organización social y una tecnología básica, pero eficiente, que les permitían adaptarse a un ambiente extremadamente demandante. La embarcación representaba un elemento fundamental de su cultura material, pues parte importante de su vida cotidiana transcurría navegando: por este medio trasladaban periódicamente a sus familias, perros, instrumental de caza y enseres de un campamento a otro, y en el interior de ella mantenían un fogón permanentemente encendido.

Las canoas de corteza que describió por primera vez Juan de Ladrillero en 1557 durante su paso por isla Campana, en Patagonia Occidental, «cosidas con junquillos de barba de ballena a las cuales fortalecen con barrotes

delgados de varas de grosor de un dedo» y con forma «como luna de cuatro días, con unas puntas elevadas» (Ladrillero, 1879, p. 484), fueron registradas posteriormente por numerosos navegantes, exploradores y viajeros, sin experimentar cambios sustanciales durante al menos tres siglos (*cf.* Cooper, 1917, pp. 197-198). En el transcurso del siglo XVIII, a partir del contacto periódico con los chonos, otro grupo étnico de adaptación marítima distribuido entre la isla de Chiloé y la península de Taitao, y los españoles establecidos en la primera, los grupos kawésqar adoptaron la embarcación de tablas o tablones cosidos, sin descartar del todo la canoa de corteza.

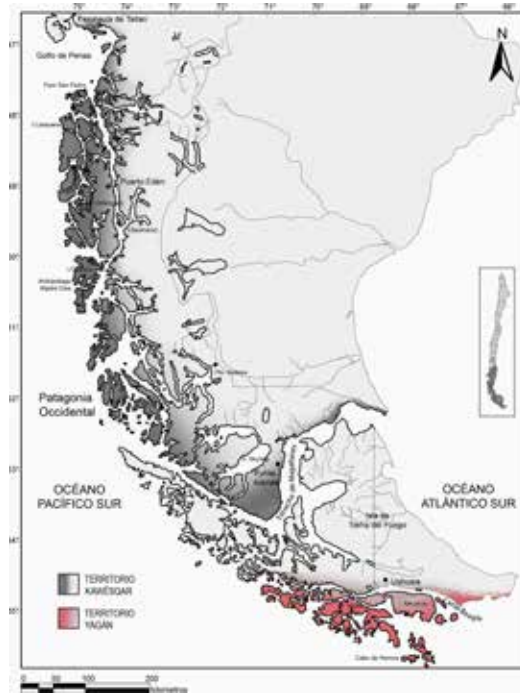


Figura 1. Área de estudio: Patagonia Occidental y archipiélago de Tierra del Fuego, territorios de los grupos kawésqar y yámana, respectivamente. Plano elaborado por Francisca Morales.

El estudio de los diferentes tipos de embarcaciones de tradición indígena de Patagonia Occidental y Tierra del Fuego —principalmente la canoa de corteza y la *dalca*—, su diseño y distribución espacial han sido objeto de intenso debate (cf. Cooper, 1917, pp. 201-204; Edwards, 1965, pp. 30-34; Medina, 1984, pp. 133-135). En contraposición, el estudio de las embarcaciones monóxilas que adoptaron estos grupos a fines del siglo XIX e inicios del siglo XX ha despertado escaso interés científico, en parte —probablemente— por relacionarse con un período de intensa transculturación y degradación que llevaría a una disminución extrema de la población y una pérdida irreparable de su lengua y cultura ancestral.

LA INTRODUCCIÓN DE EMBARCACIONES MONÓXILAS ENTRE LOS GRUPOS
CAZADORES-RECOLECTORES MARÍTIMOS DE LA PATAGONIA OCCIDENTAL Y
TIERRA DEL FUEGO

En general, existe consenso entre diversos especialistas respecto de que la incorporación de las embarcaciones monóxilas por parte de los grupos *kawésqar* y *yagán* corresponde a un fenómeno histórico tardío (cf. Cooper, 1917; Oyarzún, 1943; Emperaire, 1963; Ortiz-Troncoso, 1975). Hacia 1880, cazadores de lobos y nutrias europeos y chilotes comenzaron a explotar más intensamente los archipiélagos de la Patagonia Occidental y Tierra del Fuego, conviviendo habitualmente durante las temporadas de caza con los *kawésqar*, quienes eran empleados como mano de obra, guías y prácticos, para destazar animales y preparar las pieles. Ello brindó a los canoeros acceso gradual a elementos de cultura material occidental, en particular, herramientas e instrumentos de hierro como hachas, hachuelas y cuchillos (Emperaire, 1963, pp. 166-167; Aguilera y Tonko, 2013, p. 23).

En el caso del archipiélago de Tierra del Fuego, la incorporación de las canoas excavadas en un solo tronco habría sido consecuencia del esfuerzo de los misioneros anglicanos por elevar la calidad de vida de los *yaganes*, proveyéndolos de herramientas de metal (Edwards, 1965, p. 57; Medina, 1984, p. 134). Rápidamente, las embarcaciones monóxilas habrían desplazado a las canoas de corteza —de menor resistencia y durabilidad—, sirviendo como modelo de transición entre estas y los botes de modelo europeo que se adoptaron en

el siglo XX. En el afán de imitar las nuevas formas, las canoas habrían incluso adquirido una diferencia marcada entre la proa y la popa, e incorporado elementos labrados en el casco, como una quilla y una roda sobresalientes (Ortiz-Troncoso, 1975, p. 8). Un ejemplo de esto último fue documentado fotográficamente en 1907 por el dibujante, explorador y militar norteamericano Charles W. Furlong entre los yaganes de la estancia Remolino, en la ribera septentrional del canal Beagle, Tierra del Fuego (Alvarado *et al.*, 2007, p. 142).

En la primera década del siglo XX, las canoas monóxilas yaganes registradas en bahía Tekenika, en la isla Hoste, exhibían una ligera variación en la forma de los extremos, más redondeados que aguzados en comparación con las canoas kawésqar del mismo tipo. También se agregaban tablas laterales o falcas sobre la borda, incrementando así el francobordo de la embarcación (Edwards, 1965, p. 57).

A diferencia de lo que sucedió entre los kawésqar en los archipiélagos de la Patagonia Occidental, el uso de las canoas monóxilas habría sido abandonado más tempranamente entre los yaganes del cabo de Hornos y Tierra del Fuego: para 1924, cuando el sacerdote Martín Gusinde viajó por la zona, habían dejado de fabricarse hacía años, si bien aún se utilizaban para desplazamientos cortos. La presencia de aserraderos en la Tierra del Fuego habría propiciado la adopción de botes de tablas de modelo europeo –cortos, anchos y de escasa profundidad–, y hacia 1943 estos dominaban entre las familias yaganes (Oyarzún, 1943, pp. 112-113).

Si la adopción de las canoas labradas por parte de los dos grupos étnicos canoeros del extremo austral está o no conectada entre sí –y, de ser así, cómo se desarrolló semejante proceso histórico– es materia de discusión. Mientras algunos investigadores presumen que las canoas monóxilas incorporadas por los yaganes en los últimos años del siglo XIX fueron copiadas de aquellas adoptadas por los kawésqar con anterioridad (Oyarzún, 1943, p. 112), otros autores defienden, a la inversa, que este tipo de embarcación se traspasó primero de los yaganes a los kawésqar más próximos y, desde allí, a los kawésqar septentrionales, quienes habrían abandonado la dalca (Medina, 1984, pp. 134-135).

En las primeras dos décadas del siglo XX, las embarcaciones tradicionales fabricadas o bien de corteza, o bien de tablones con costura vegetal, convivían con las nuevas embarcaciones labradas en territorio kawésqar. En 1908, la expedición del botánico sueco Carl Skottsberg observó a miembros de este grupo

navegando a bordo de tres canoas monóxilas en Puerto Gallant, estrecho de Magallanes; según su informante, el piloto mayor de la Armada José Bordes, la presencia de este tipo de embarcación en los canales magallánicos era reciente; la expedición (1907-1908) documentó fotográficamente las últimas dalcas de tres tablones (Skottsberg, 1913, p. 581, figs. 142-143). Además, recuperó los únicos dos ejemplares etnográficos conocidos de dalcas kawésqar (Skottsberg, 1911), actualmente depositados en el Etnografiska Museet de Estocolmo y el Varldskulturmuseet de Gotemburgo.

De acuerdo con el arqueólogo norteamericano Junius Bird, la última canoa de corteza en uso se registró en la bahía Muñoz Gamero en 1917 (Bird, 1946, p. 67). En 1925, un equipo de la Sociedad Francesa de Geografía filmó a un grupo kawésqar empleando canoas monóxilas con bordas alzadas mediante tablas en puerto Ramírez, canal Smith (Legoupil y Chevally, 2017, pp. 72-73). Diez años más tarde, en su viaje desde Chiloé a Magallanes a través de los canales patagónicos, el mismo Bird observó y fotografió familias kawésqar empleando canoas monóxilas con bordas alzadas en Puerto Edén y la isla Saumarez (Bird, 1988, pp. 15-21).

Entretanto, en mayo de 1922 la Armada había puesto en funcionamiento un nuevo faro en isla San Pedro, archipiélago Guayaneco, en el acceso sur al golfo de Penas (Departamento de Navegación e Hidrografía, 1930, p. 565). Principalmente a partir de la década de 1940, una gran cantidad de cazadores de lobos y nutrias procedentes del archipiélago de Chiloé se dirigieron a los canales, buscando como guías—por su experticia del terreno— y como mano de obra barata a los kawésqar. Este contacto estable habría generado un intercambio relevante entre los canoeros, los chilotes y los marinos del faro San Pedro, modificando, de paso, los patrones de movilidad de los primeros: a cambio de cueros de nutrias y lobos, los indígenas recibían herramientas, armas y víveres, lo que significaba que debían mantenerse en movimiento tras los animales y luego regresar a estos centros a entregar los productos (Aguilera y Tonko, 2013, p. 71). Tras el establecimiento de una base de la Fuerza Aérea de Chile (FACH) en Puerto Edén (*Jétarkte*), localizado en la costa oriental de la isla Wellington, y la promulgación de una ley de protección de los indígenas de los canales, algunas familias optaron por establecerse en viviendas tradicionales, contribuyendo al abandono progresivo del nomadismo (Aguilera y Tonko, 2013, p. 23).

Entre 1946 y 1948, el etnólogo y arqueólogo francés Joseph Empeaire focalizó su trabajo en los kawésqar de Puerto Edén y realizó una descripción pormenorizada de las diferentes etapas de la fabricación de las canoas modernas. 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. Empeaire incluso documentó fotográficamente parte del proceso de fabricación de estas embarcaciones (Empeaire, 1963, pp. 168-178, lámina XIV).

Por esos años, la construcción de la canoa continuaba siendo uno de los hitos más importantes en la vida de los kawésqar, al cual dedicaban los mayores cuidados y actividad continua (Empeaire, 1963, p. 168). De acuerdo con el testimonio del artesano kawésqar Alberto Achacaz Walakial, el proceso de fabricación era lento y meticuloso, y tomaba aproximadamente un mes, mientras que la vida útil de estas embarcaciones alcanzaba entre seis meses y un año (Vega, 1995, p. 128).

La importancia de la canoa entre los kawésqar se veía reflejada en su organización social. En particular, la construcción de una canoa resultaba fundamental para las parejas al momento de casarse: el matrimonio le entregaba al hombre un estatus social nuevo, liberado de sus padres y con independencia absoluta para adoptar decisiones de partida y de campamento (Empeaire, 1963, p. 227). «Cuando me casé tuve que hacer mi propio bote. Lo hice de tronco, porque hacían años que no se exigía que fueran de corteza» (Vega, 1995, p. 127).

Por su parte, en la narración de su travesía desde isla Kalau, en el canal Picton, Gabriela Paterito Caac, matriarca kawésqar, da cuenta de que en la década de 1940 se buscaban y seleccionaban árboles para la fabricación de canoas también durante los viajes de caza. La construcción de la embarcación era un proceso colectivo donde participaban hombres y mujeres en forma coordinada mediante un sistema de relevos. Dos personas podían trabajar

simultáneamente en el vaciado del tronco con hacha y, a continuación, en el adelgazamiento y cepillado del casco; también se ejecutaban en grupo otras tareas, como aplicar brasas por el interior de aquel e introducir cuñas de madera para ensancharlo, o desclavar y reutilizar las falcas, entre otras. La labor se desarrollaba de manera continua e intensiva en un mismo lugar: podían fabricarse, por ejemplo, tres embarcaciones en un mes. Las canoas viejas eran destruidas y abandonadas en el lugar (Aguilera y Tonko, 2013, pp. 125-128).

En forma paralela a la adopción de la canoa monóxila se habría reemplazado la pagaya o remo corto por remos cada vez más largos y un sistema de fijación de estos a la borda para la boga (Ortiz-Troncoso, 1975, p. 9). A juicio de Empeaire, todos los accesorios de la canoa moderna fueron adquiridos de los chilotos, incluyendo el remo de ciprés que fue adaptado por los kawésqar a fin de hacerlo más corto y resistente, empleándolo con chumaceras de madera para remar sentado o de pie y de cara a proa, a la manera chilota. De los chilotos también habrían aprendido a maniobrar singando (Empeaire, 1963, pp. 174-175).

A pesar de los importantes cambios tecnológicos registrados en este período, ciertas prácticas culturales tradicionales relacionadas con la navegación se mantuvieron vigentes entre los kawésqar durante la época moderna. Por ejemplo, persistió el uso del fogón a bordo de las embarcaciones monóxilas, una fuente de calor que facilitaba las inmersiones —tradicionalmente ejecutadas por las mujeres— para recolectar moluscos en las frías aguas y posibilitaba asimismo la rápida cocción de alimentos (Vega, 1995, p. 25; Aguilera y Tonko, 2013, p. 273). En tiempos históricos tardíos, el fuego continuó siendo empleado de manera recurrente por los canoeros también para enviar señales de humo como medio de comunicación visual a distancia, para lo cual encendían grandes fogatas (Aguilera y Tonko, 2013, p. 200). Este método representa, por lo demás, uno de los rasgos culturales característicos de todos los grupos fueguinos, incluyendo a cazadores-recolectores terrestres como los selk'nam (Cooper, 1917, p. 192).

Otro de los rasgos característicos del modo de vida canoero y sus prácticas de movilidad entre el archipiélago de Chiloé, Patagonia Occidental y Tierra del Fuego se relaciona con el uso de porteos o arrastraderos de embarcaciones por vía terrestre, o la combinación de rutas terrestres con

navegación por ríos y lagos a fin de evitar grandes desplazamientos por mar. El cruce del istmo de Ofqui y el camino que conecta la región de Última Esperanza con la del seno Skyring son algunos de los más reconocidos (Skottsberg, 1913, pp. 589-591; Empeaire, 1963, pp. 177-178; Laming-Empeaire, 1972, pp. 88 y 92-93); también se reportan en el territorio yagán para la isla Hoste (Cooper, 1917, p. 200). Refutando lo supuesto por algunos autores —a saber, que la incorporación de embarcaciones monóxilas de alrededor de cien kilos debió ir en contra de la práctica de portear embarcaciones (Ortiz-Troncoso, 1975, p. 11)—, en la época moderna estas rutas continuaron siendo utilizadas por los kawésqar con sus canoas e, incluso, por cazadores y pescadores chilotos empleando chalupas a remo y vela (Álvarez *et al.*, 2015; Aguilera y Tonko, 2013, pp. 210-211).

En contraposición al uso de embarcaciones monóxilas, denominadas «bongos» en Chiloé y empleadas en una navegación costera y entre islas próximas, en la década de 1940 este tipo de transporte permitía a los kawésqar el traslado periódico entre Puerto Edén y la isla San Pedro, en la costa sur del golfo de Penas, equivalente a ~90 millas náuticas (166 km); y entre Puerto Edén y la isla Guarello, en el archipiélago Madre de Dios, a ~106 millas náuticas (196 km) (Vidal, 2006; Aguilera y Tonko, 2013). Para los viajes de larga distancia, las familias kawésqar empleaban un aparejo de vela trapezoidal llamado «cuchilla», copiado de las chalupas chilotas. Su uso, sin embargo, era riesgoso y requería de buen tiempo, pues con el viento la canoa se desestabilizaba fácilmente (Empeaire, 1963, pp. 175-176).

A mediados de la década de 1960, las canoas monóxilas todavía eran utilizadas por los kawésqar que habitaban en torno a Puerto Edén, pero quienes podían costearlo preferían un bote de tablas (Edwards, 1965, pp. 57-58). Estos eran fabricados en madera de ciprés, con tablas labradas a hacha, curvadas y fijadas mediante clavos (Vega, 1995, p. 37). En 1970, para las faenas de caza de lobos y nutrias en torno a la isla Wellington, los kawésqar ya no empleaban canoas, sino chalupas propulsadas a remo y vela (Vidal, 2006, p. 60). Del mismo modo, en 1973, cuando el equipo de J.Y. Cousteau visitó Puerto Edén para filmar su película documental *La vie au bout du monde* (1976), observaron entre este grupo étnico el uso exclusivo de botes de tablas de modelo europeo, impulsados a remo y vela.

EJEMPLARES DE CANOAS MONÓXILAS DE LA COLECCIÓN ETNOGRÁFICA
«CHILE AUSTRAL» DEL MHNV

Dentro de su Colección Etnográfica «Chile Austral», el Museo de Historia Natural de Valparaíso (MHNV) cuenta con dos ejemplares de embarcaciones monóxilas. La información de la que se dispone es muy escasa y se limita a los datos generales contenidos en las fichas de las piezas. La canoa identificada con el número de inventario 2645 habría sido donada por la fragata IQUIQUE de la Armada de Chile en mayo de 1947, y figura como «alacalufe» (fig. 2). Con respecto a la segunda canoa, n° inv. 2726, solo se consigna que habría sido donada por el Club de Yates de Recreo, Viña del Mar, el año 1982 o con anterioridad (fig. 3).



Figura 2. Canoa monóxila kawésqar procedente de Puerto Edén, donada al MHNV por la fragata IQUIQUE de la Armada de Chile en 1947. Museo de Historia Natural de Valparaíso, Colección Etnográfica «Chile Austral», n° de inv. 2645. Fotografía de Darío Tapia.



Figura 3. Canoa monóxila de procedencia desconocida, donada al MHNV por el Club de Yates de Recreo, Viña del Mar, en 1982 o con anterioridad. Museo de Historia Natural de Valparaíso, Colección Etnográfica «Chile Austral», n° de inv. 2726. Fotografía de Darío Tapia.

METODOLOGÍA APLICADA

La investigación tuvo por objetivo contextualizar las piezas a partir de fuentes documentales, documentación arqueológica e información oral. La metodología aplicada consistió en el relevamiento exhaustivo de ambas piezas mediante la aplicación de fotogrametría multimagén; dibujo técnico digital con monitor interactivo; análisis de huellas macroxilográficas de manufactura y uso; y registro fotográfico de alta resolución. Tras una evaluación y diagnóstico del estado de conservación de las piezas se optó por conducir el relevamiento mediante fotogrametría con focos de iluminación LED al interior del depósito donde se encuentran almacenadas, descartándose la posibilidad de traslado al exterior debido al riesgo que representaba la manipulación de piezas de gran formato y frágil condición. Para las fotografías se empleó una cámara réflex Canon 5D Mark II con lente de 20 mm. En el caso de la canoa n° 2645, el modelo se elaboró combinando 334 fotografías en tres bloques (fig. 4), mientras que para el de la canoa n° 2726 se combinaron 208 fotografías en dos bloques.

En función de los resultados preliminares de la investigación, junto con el MHN y la Subdirección de Investigación del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural se determinó, en una segunda etapa, extraer y analizar una muestra de madera de la canoa n° 2645. Para la identificación microscópica se aplicaron cortes histológicos radiales y transversales, y microscopía óptica con aumentos de entre 100x y 400x.

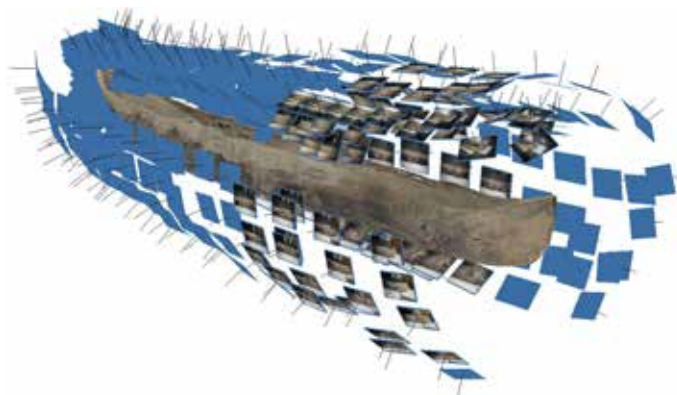


Figura 4. Cobertura fotográfica para la elaboración del modelo fotogramétrico de la canoa n° 2645. Modelo elaborado por David Letelier.

RESULTADOS

Canoa n° 2645

Antecedentes sobre el origen y procedencia

En enero de 1947 zarpó desde el puerto de Valparaíso la primera expedición chilena a la Antártica, bajo el Gobierno del presidente Gabriel González Videla. Consistió en una flotilla integrada por la fragata IQUIQUE (fig. 5) y el transporte ANGAMOS de la Armada de Chile, bajo el mando del capitán de navío Federico Guesalaga Toro como comodoro. El principal objetivo de la misión fue el reconocimiento del territorio antártico y el establecimiento de una primera base naval, la base Soberanía (actual base Arturo Prat), localizada en bahía Discovery, isla Greenwich. La fragata IQUIQUE, al mando del capitán de fragata Ernesto González Navarrete, zarpó el 8 de enero de 1947 desde Valparaíso y recaló de regreso en este puerto el 15 de abril del mismo año (IHA, 1979).

A partir de la revisión de la bitácora de la fragata IQUIQUE, disponible en el Archivo Histórico de la Armada —localizado en el Museo Marítimo Nacional (MMN), Valparaíso—, se pudo constatar que, a su regreso del viaje a la Antártica en el verano de 1947, el buque recaló en Puerto Edén. La fragata IQUIQUE permaneció allí brevemente, primero entre los días 4 y 6 de abril, realizando faenas de reabastecimiento y esperando al transporte ANGAMOS, y nuevamente entre el 8 y el 9 de abril, antes de zarpar rumbo al norte con destino a Valparaíso. En el registro correspondiente al viernes 4 de abril, la bitácora menciona la presencia de canoas con «alacalufes» (kawésqar) en torno al buque al momento de subir a bordo el alcalde de mar para saludar al comandante. Al día siguiente, sábado 5 de abril, para la guardia entre las 18 y 20 horas la bitácora consigna escuetamente: «S/N [sin novedad]. Se iza embarcación Yagana» (Armada de Chile, 1947). La investigación de fuentes documentales no ha reportado más antecedentes, aunque aparentemente la entrega de la canoa se concretó el mes siguiente del arribo del buque de regreso de la campaña antártica. En el Museo se guarda una placa de cobre grabada con la siguiente inscripción: «Canoa indígena alacalufe obsequiada por la Armada de Chile. Fragata Iquique. Valp. Mayo 1947».



Figura 5. Fragata IQUIQUE de la Armada de Chile, 1950. Archivo Histórico de la Armada de Chile, Museo Marítimo Nacional. Archivo personal de Martin Skalweit H.

Aspectos morfológicos

Los trabajos de documentación realizados permitieron obtener dibujos a escala y un modelo 3D fotogramétrico de la canoa (fig. 6). Por su forma cerrada, el registro del casco resultó particularmente complejo y se requirió de nuevas labores para perfeccionar el modelo fotogramétrico inicialmente obtenido.

La canoa n° 2645 corresponde a una embarcación excavada en un solo tronco ahuecado con ambos extremos aguzados. Presenta una longitud total de $\sim 5,29$ m. El ancho de la embarcación es regular y alcanza en promedio 0,45 m. El extremo de proa es marcadamente elevado y robusto, de líneas agudas y un ángulo acentuado; alcanza una altura máxima de $\sim 0,66$ m, que coincide con la altura máxima de la canoa (fig. 7). Hacia la parte posterior, esta medida decrece gradualmente, y en el extremo de popa la canoa es re-

lativamente baja, alcanzando $\sim 0,42$ m. Con excepción de la menor altura, la forma de la popa es similar a la proa.



Figura 6. Modelo fotogramétrico de la canoa n° 2645: (a) vista de estribor, (b) vista superior y (c) vista de babor. Modelo elaborado por David Letelier.



Figura 7. Detalle de la proa de la canoa n° 2645. Se observa una forma marcadamente elevada y robusta. Fotografía de Darío Tapia.

El espesor de las paredes del casco se presenta regular. En la proa, el grueso máximo es de ~125 mm sobre el borde superior en el eje longitudinal y más abajo alcanza en promedio ~30 mm. En el extremo de popa, las paredes tienen un grosor máximo de ~50 mm y ~30 mm en promedio. En las bandas, esta medida aumenta gradualmente desde la regala o extremo superior de la borda hacia abajo: las paredes aquí son muy delgadas —entre 4 mm y 7 mm—, llegando a ~35 mm hacia el fondo, cuyo espesor es de ~30 mm. El labrado particularmente fino y regular de las paredes del casco resulta en una embarcación considerablemente liviana para sus dimensiones.

La forma del casco es ligeramente plana en el fondo y se curva moderadamente en los costados, siguiendo la forma natural del tronco del árbol. A su vez, a algunos centímetros del borde superior o regala las bandas se encorvan hacia el interior, rasgo que se acentúa en la sección central de la canoa.

Aspectos tecnológicos y de uso

El trabajo permitió la individualización y registro detallado de un importante número de huellas de fabricación, fijaciones e improntas de fijaciones, y eventos de reparación. Tanto en el exterior como el interior de la embarcación es posible observar huellas del labrado realizado con una herramienta metálica de filo recto, probablemente una azuela. Por el exterior, el trabajo de desbastado luce poco elaborado, con sectores donde el facetado se presenta tosco e irregular, llegando a observarse incluso restos de la corteza del árbol en algunos puntos. En el interior, en cambio, el trabajo de tallado es marcadamente más prolijo y regular, dando lugar a un acabado más fino.

Tanto en el interior como en el exterior del casco se advierten huellas de exposición al fuego. Por el exterior, la carbonización de la superficie se dispone en forma longitudinal, particularmente en la parte baja del casco. Esta es extensiva y profunda —alcanza un espesor de entre 1 mm y 2 mm—, conllevando defoliación y pérdida de material bajo la forma de espículas de carbón; esta evidencia se relaciona inequívocamente con el proceso de fabricación de la canoa. Por contraposición, en el interior, huellas mucho más discretas de superficies calcinadas se distinguen en la banda de babor, hacia el extremo de popa.

La marcada curvatura hacia el interior de las bordas sugiere la posible aplicación de técnicas de deformación y ampliación para el ensanche de la embarcación mediante la aplicación de calor y cuñas. Con posterioridad, la madera podría haber tendido a recuperar su forma original, pero esto no puede ser establecido en forma concluyente.

Las reparaciones incluyen parches interiores y exteriores realizados con clavos y tablas, y calafateados, en general, de forma expeditiva y poco elaborada. En su mayoría, las tablas son delgadas –no superan los 10 mm de espesor– y de formato rectangular, similares a las empleadas en las cajas de fruta. Los clavos, un elemento diagnóstico, presentan vástago y cabeza de sección circular, tienen 3 mm de espesor y, por sus características, son probablemente de acero y fabricación industrial post-1891 (Wells, 1998, p. 92, fig. 8).



Figura 8. Modelo fotogramétrico de la canoa n° 2726: (a) vista de estribor, (b) vista superior, (c) vista de babor y (d) vista inferior. Modelo elaborado por David Letelier.

Entre los aspectos destacables, la banda de babor exhibe un conjunto de reparaciones destinadas a frenar grietas que se extienden en sentido longitudinal, realizadas con tablas clavadas en este mismo sentido y otros tres listones clavados en forma vertical. Además, por el interior de la banda de babor, hacia el extremo de proa, se observa otra reparación efectuada con una tabla dispuesta en forma oblicua y fijada con cuatro clavos, desde adentro hacia afuera. Entre el casco de la canoa y la tabla se advierte la presencia de un compuesto de fibra vegetal y un posible aglutinante que sirven de calafateo.

Se observa asimismo una perforación irregular en el fondo del casco, en el extremo de proa. Este sector se halla notoriamente deteriorado y exhibe al menos dos reparaciones con tablas y clavos por fuera del casco. En la sección central, sobre la banda de estribor es posible observar una segunda perforación irregular, probablemente correspondiente a un nudo; por fuera es posible advertir la impronta de una pieza rectangular —quizás una lata— que sirvió para obturar la fractura del casco, asociada a un conjunto de, al menos, doce clavos perimetrales.

Otros deterioros visibles se relacionan con faltantes bajo la proa y la popa, además de desgaste de la superficie por arrastre. En los sectores donde se ha desprendido material del casco se registra deterioro biogénico relacionado con la acción de organismos perforadores.

Identificación anatómica de madera

La muestra analizada reveló características anatómicas que permiten identificarla como una latifoliada (angiosperma), especie *Nothofagus dombeyi* (Mirb.) Oerst., perteneciente a la familia *Fagaceae*, nombres comunes «coihue», «coihue» (Rallo, 2018). Se trata de una especie arbórea de fuste recto y cilíndrico, que puede alcanzar 40 m de alto y 4 m de diámetro. La madera de *N. dombeyi* tiene un peso moderado (0,66 g/cm³ a 12 % de contenido de humedad) y se le clasifica con una durabilidad entre 1 y 5 años en exteriores. Es fácilmente trabajable (Díaz-Vaz, 1987).

Canoa n° 2726

Antecedentes sobre el origen y procedencia

De acuerdo con el señor Jaime Vera Villarroel, antiguo funcionario del MHNv —a cuyo testimonio se accedió a través de una comunicación con el personal de la institución—, esta canoa ingresó al museo en la década de 1980 como una donación particular gestionada por el señor Roberto Gajardo Tobar (1903-1992), destacado médico e investigador de Viña del Mar. La embarcación monóxila habría sido construida especialmente para una producción televisiva realizada por la emisora británica BBC en los canales del extremo austral, relativa a los viajes de Charles Darwin en el bergantín HMS BEAGLE. Con posterioridad, la pieza habría sido dejada en el Yatch Club de Chile o Club de Yates de Recreo, Viña del Mar, que la donó al museo (Jaime Vera, com. pers.).

Presumiblemente, la serie televisiva en cuestión corresponde a *The voyage of Charles Darwin* (1978), producción de la BBC enfocada en la vida del naturalista inglés, particularmente en su experiencia durante el segundo viaje de reconocimiento del HMS BEAGLE (1831-1836). En el tercer capítulo de la serie, durante una escena que representa la despedida entre el yagán Jemmy Button, el capitán Robert Fitz Roy y Darwin en las proximidades de la isla Navarino, se incluye un plano que muestra una canoa monóxila con un fogón a bordo. Aunque no es posible realizar una afirmación taxativa, esta embarcación efectivamente coincide en términos de forma y dimensiones con el ejemplar del MHNv.

Resulta interesante mencionar que, aunque se trataría de una licencia narrativa de la serie televisiva —pues las embarcaciones empleadas por los yaganes en 1833 seguían siendo canoas de corteza—, el ejemplar del MHNv presenta similitud morfológica con una canoa monóxila yagán procedente del canal Beagle recuperada por el arqueólogo norteamericano Samuel K. Lothrop en 1925, pero que habría sido construido en el siglo anterior por John Furness, yagán huérfano criado en la Misión Anglicana de Ushuaia. Según Lothrop, dicha embarcación habría sido la primera monóxila construida por este grupo étnico; estaba provista de un mástil corto y una vela de saco

de arpillera que solo se podía emplear con viento de popa, ya que, de lo contrario, resultaba demasiado inestable (Lothrop, 1932, p. 234, fig. 2). El ejemplar del MHN, sin embargo, no presenta ninguno de los siguientes aspectos constructivos y tecnológicos incluidos en la canoa yagán representada por Lothrop: uso de falcas o tablas para alzar el francobordo; bancadas; entablado del piso; chumaceras; mástil y pie de mástil, entre otros.

La información anterior solo permite especular que, de corresponder a la que aparece en la producción televisiva, la canoa podría haber sido fabricada especialmente para ese fin tomando como referencia las imágenes publicadas por Lothrop en 1932. Por ahora, no existen datos que permitan relacionarla con miembros de la comunidad yagán, asentada en la actualidad principalmente en Villa Ukika, localidad próxima a Puerto Williams, isla Navarino. Desafortunadamente, el Yatch Club de Chile no parece contar con registros escritos sobre la pieza, y los potenciales informantes ya han fallecido, por lo que no se ha podido recabar mayores antecedentes al respecto (Jorge Espinosa, com. pers.).

Aspectos morfológicos

A partir de los trabajos de documentación realizados, se obtuvieron dibujos a escala y un modelo 3D fotogramétrico también de la segunda canoa (fig. 8). Al igual que la anteriormente reseñada, la canoa n° 2726 corresponde a una embarcación excavada en un solo tronco con ambos extremos aguzados. Presenta una longitud total de $\sim 3,88$ m, un ancho promedio de 0,65 m y una altura máxima de 0,61 m. El casco es arrufado, es decir, exhibe extremos de proa y popa elevados con respecto al centro de la embarcación. La proa y la popa son macizas, y su altura aproximadamente equivalente. El ancho es máximo en el primer tercio de la embarcación y se reduce de manera evidente en el último tercio. La forma de la proa describe un ángulo inclinado.

El espesor de las paredes de la canoa resulta particularmente variable. En el extremo superior de proa, en el eje longitudinal, alcanza un máximo de ~ 72 mm, mientras que más abajo llega a ~ 180 mm por el lado de estribor. En el extremo de popa, las paredes alcanzan ~ 96 mm. El espesor de las bandas es ~ 14 mm en la regala y más abajo promedia ~ 40 mm. El fondo resulta

particularmente grueso, llegando a los 65 mm de espesor. Esto, sumado a la altura de sus bandas y a su ancho, determinan que se trate de una embarcación de peso considerable.

La forma del casco es completamente plana en su base, y los costados se curvan en forma moderada. Las bandas se arquean muy suavemente hacia el interior a algunos centímetros de la regala. El borde de esta es recto y regular. En general, la embarcación destaca por su forma robusta, y paredes y fondo relativamente gruesos.

Aspectos tecnológicos y de uso

Se identificó un conjunto considerable de huellas de fabricación, reparaciones e intervenciones con fines probablemente preventivos. El casco presenta vestigios de manufactura tanto en el exterior como en el interior: el trabajo de tallado es, en general, fino y regular, lo que da cuenta del uso de una herramienta metálica de filo recto —probablemente una azuela— para un acabado delicado.

En general, no se registran rastros evidentes de aplicación de fuego sobre la canoa, ni en el exterior ni en el interior. Por el lado exterior de la banda de babor se distinguen presuntas evidencias de superficies calcinadas, removidas con posterioridad mediante el desbastado la madera.

Las reparaciones observadas corresponden a sellados del casco practicados en diversos puntos mediante la aplicación de una sustancia viscosa similar a la brea que posteriormente se solidificó de manera irregular. Posiblemente estas intervenciones buscaban reforzar de manera preventiva ciertos puntos potencialmente débiles por la presencia de nudos.

Entre los deterioros más relevantes destaca la fractura y desprendimiento de parte de la proa y la banda de estribor inmediata, con restos de la sustancia viscosa adherida. Junto a la fisura, por el interior, se observa un cáncamo. Una rajadura se proyecta en sentido longitudinal siguiendo el plano de unión entre el fondo del casco y la banda de babor. En el extremo opuesto, también en la popa se registra una faltante en la parte superior de la regala de estribor, con restos de la misma sustancia viscosa (fig. 9).



Figura 9. Detalle de la popa de la canoa n° 2726. Se observa fractura y desprendimiento, y eventos de reparación con una sustancia viscosa. Fotografía de Darío Tapia.

Por el interior del casco, en el extremo de proa se observa la superficie de la madera recubierta por una sustancia de coloración oscura y oleosa que realza el craquelado de la superficie. Esta evidencia podría tener relación con la aplicación de un barniz impermeabilizante que, según está consignado, se aplicó a la pieza una vez que ingresó al MHNV a comienzos de la década de 1980. Otros deterioros corresponden a manchas de pintura salpicada sobre la banda de babor y derramada sobre la de estribor. En la base, por el exterior, también se observan restos de pintura rojiza, probablemente por arrastre y contacto con otras superficies.

DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

En el caso de la canoa n° 2645, la investigación de fuentes documentales permitió establecer la recuperación en abril de 1947 —en el marco de la primera expedición nacional a la Antártica— de una embarcación monóxila

kawésqar en Puerto Edén por parte de la Armada de Chile, su posterior traslado a Valparaíso y su donación al MHN. No obstante, con excepción de una escueta referencia en la bitácora de la fragata IQUIQUE donde el oficial de guardia consigna el izamiento de la canoa a bordo del buque —confundiéndose a los grupos étnicos canoeros kawésqar y yagán—, no tenemos mayores referencias sobre bajo qué circunstancias se produjo esta apropiación. Cabe preguntarse, entonces, cuál es el contexto en que se verificó el intercambio o regalo de la canoa monóxila kawésqar.

Como parte de un acto de soberanía, la Expedición Antártica Chilena de 1947 incluyó una importante misión intelectual y científica trasladada en el transporte ANGAMOS. La integraban diversos especialistas, quienes realizaron observaciones biológicas, geológicas y glaciológicas, entre otras, recuperando diversas muestras para su estudio; entre otros, la misión incluía al etnólogo francés Dr. Louis Robin, compañero de Joseph Empeaire en su misión etnográfica entre los kawésqar (Orrego Vicuña, 1948). No obstante, en su viaje de regreso, el transporte ANGAMOS (que ya había sufrido una varada previamente) se detuvo en Puerto Edén recién el 8 de abril, es decir, tres días después de recogida la canoa por parte de la fragata IQUIQUE; este antecedente, sumado a la absoluta ausencia de mención sobre la embarcación monóxila en los documentos oficiales de la expedición, permite suponer que la iniciativa de recuperar, trasladar y donar la canoa en Valparaíso fue, probablemente, de los propios oficiales de la fragata IQUIQUE y no un acto enmarcado en los trabajos científicos de la misión.

La Armada de Chile mantiene una presencia histórica en el extremo austral de Chile. Ya antes de terminar la primera mitad de siglo XIX, la colonización, la actividad hidrográfica y exploratoria, y el abastecimiento de pobladores habían pasado a formar parte del quehacer habitual de la Marina de Guerra (Tromben, 2017, p. 527). Además del servicio regular de mantenimiento y abastecimiento de los faros y balizas, en el siglo XX las unidades de la Armada apoyaron misiones científicas y etnográficas extranjeras como las de los ya mencionados Carl Skottsberg y Joseph Empeaire, lo que significó un contacto periódico de las dotaciones con grupos kawésqar (fig. 10). De modo similar, el mismo año 1947 en que se donó la canoa monóxila al MHN, oficiales y guardiamarinas de la corbeta BAQUEDANO hicieron lo pro-

pio con valiosas piezas etnográficas de Rapa Nui (Ramírez, 2017, p. 11); esto demuestra la estrecha relación que existía entre los marinos y el museo localizado en el puerto de Valparaíso, a su vez, base tradicional de la Escuadra.



Figura 10. Encuentro de grupo kawésqar navegando en los canales a bordo de una embarcación monóxila con buques de la Armada, c. 1930. Archivo Histórico de la Armada de Chile, Museo Marítimo Nacional. Colección Comandante Jorge Mella Rodhis.

El ejemplar del MHNV resulta consistente con la literatura etnográfica y el material fotográfico disponibles para este tipo de embarcaciones, bien documentadas para las décadas 1930 y 1940. Desde el punto de vista morfológico, la evidencia analizada coincide con una monóxila identificada como kawésqar de similares dimensiones que forma parte de la colección del Museo Regional Salesiano de Punta Arenas. Esta habría sido recuperada en el canal Smith en fecha desconocida y donada por Carlos Menéndez (Lausic, 1992, p. 154). Probablemente se trate del mismo ejemplar descrito por Edwards en la década de 1960 como rústicamente labrado en *Nothofagus*

sp., de extremos aguzados, proa y popa ligeramente inclinadas y rematando en puntas cortadas sin filo, fondo redondeado y paredes que se curvan ligeramente al interior hacia las bordas (Edwards, 1965, p. 57).

La identificación anatómica de la muestra de madera como correspondiente a la especie *Nothofagus dombeyi* (Mirb.) Oerst. resulta consistente con cierta información etnográfica que indica la selección de «robles y coihues» para este tipo de canoas kawésqar modernas (Emperaire, 1963, p. 168). Ahora bien, lo interesante es que suele darse por sentado que las canoas kawésqar eran fabricadas invariablemente con madera de *Nothofagus betuloides* (Mirb.) Oerst., el coihue de Magallanes, por ser esta la especie dominante en los canales patagónicos. La identificación anatómica refuerza la noción de que los grupos canoeros poseían un conocimiento amplio y especializado del manejo de la madera en el bosque andino patagónico de Chile.

Las características de la canoa n° 2645 —proa maciza, elevada y de líneas agudas, y paredes y fondo delgados, entre otras— dan cuenta de la adaptación eficiente de una embarcación excavada en un solo tronco a los requerimientos de la navegación marítima kawésqar, con acceso periódico tanto a los canales interiores («*Jáutok*», en lengua kawésqar) como a las costas expuestas del océano Pacífico o mar exterior («*Malté*») (Aguilera y Tonko, 2013, pp. 29-31). Su diseño con proporción alargada habría permitido ganar velocidad, y su peso relativamente reducido habría facilitado la maniobrabilidad en la navegación y la entrada y salida a las playas, así como su eventual traslado por tierra, atributos valorados por los kawésqar, según informa Gabriela Paterito: «Linda canoíta, él la había fabricado, era liviana, por eso nos gustaba, [era] estrecha y no se llenaba de agua».

Para José Tonko, investigador de la Universidad de Magallanes (UMAG) y miembro de la comunidad kawésqar, la probabilidad de conectar un evento específico presuntamente ocurrido hace más de 71 años atrás en Puerto Edén con la memoria oral de la comunidad kawésqar resulta sumamente baja, entre otros aspectos, debido a los propios patrones de movilidad que aún mantenían los canoeros en la década de 1940 (José Tonko, com. pers.).

Al analizar este elemento de cultura material en sus diferentes momentos de producción, consumo e intercambio, y sus diferentes contextos sociales, se pone de manifiesto la intensa biografía cultural del objeto (Gosden

y Marshall, 1999). La terminación tosca del casco exterior y las múltiples reparaciones ejecutadas de manera expeditiva coinciden a cabalidad con la descripción etnográfica que realiza Empeaire (1963, pp. 172-173) de las canoas monóxilas modernas observadas en torno a Puerto Edén a fines de la década de 1940 y reflejan el enfoque eminentemente práctico de los kawésqar respecto de sus embarcaciones en este período. Aun sin lograr establecer una biografía específica de la canoa en particular, la historia de su recuperación por parte de la Armada en el marco de la Expedición Chilena Antártica y su transformación en un objeto de la colección etnográfica del MHNV nos informa sobre la asignación de significado por grupos diferentes y el carácter acumulativo de las biografías de los artefactos.

En el caso de la canoa n° 2726, la investigación no reportó antecedentes escritos. Solo se logró obtener información oral limitada que indica que se trataría probablemente de una réplica fabricada a fines de los años 1970 para una producción televisiva, y no estrictamente de un ejemplar etnográfico. La embarcación estudiada presenta similitudes con un ejemplar recuperado en 1925 en el canal Beagle, pero que habría sido construido a fines del siglo XIX por un yagán de la Misión Anglicana de Ushuaia (Lothrop, 1932, p. 234, fig. 2). Este pudo haber sido tomado como modelo para su fabricación, sin embargo el ejemplar del MHNV carece de los aspectos constructivos y tecnológicos característicos de dicho período histórico. Aunque hasta ahora no existen datos escritos u orales que permitan conectarla con miembros de la etnia yagán, la calidad de su manufactura denota que es indudablemente producto de un especialista y carpintero calificado.

Ahora bien, si se comparan ambos ejemplares del MHNV examinados, queda en evidencia que, aunque se trata de embarcaciones con una apariencia general y tecnología similares, presentan diferencias sensibles. Ambas embarcaciones se inscriben dentro de la categoría «monóxilas con extremos aguzados» propuesta por Lothrop a partir de evidencias etnohistóricas y etnográficas (Lothrop, 1932, pp. 233-235). No obstante, de acuerdo con el esquema de análisis definido por McGrail, la canoa n° 2465 puede ser clasificada dentro de la Clase C5, correspondiente a carcasas construidas por reducción y transformación, es decir, botes monóxilos que se fabrican mediante técnicas de reducción y luego se deforman mediante tratamiento

térmico para obtener la forma deseada (McGrail, 1985, p. 295). La canoa n° 2726, en cambio, pertenecería a la Clase C1, que agrupa las carcasas fabricadas por reducción, esto es, botes monóxilos simples construidos exclusivamente mediante técnicas de reducción o sustracción de material (McGrail, 1985, p. 294).

Por último, la investigación da cuenta de que, a pesar del rápido cambio de las tecnologías de embarcaciones y la incorporación de nuevas prácticas sociales, diversos rasgos culturales relacionados con la navegación y asociados a los modos de vida tradicionales persisten entre los canoeros en tiempos modernos.

El estudio de los ejemplares etnográficos y su contexto puede contribuir a una mejor comprensión de los grupos canoeros de Patagonia Occidental y Tierra del Fuego en períodos históricos recientes. En particular, las embarcaciones monóxilas modernas reflejan la capacidad de adaptación de estas comunidades durante una etapa de rápido e intenso cambio cultural y abandono progresivo del nomadismo, y pueden ser concebidas como un elemento de resistencia de un modo de vida tradicional caracterizado por un marcado sentido de libertad, solidaridad y sobrevivencia.

AGRADECIMIENTOS

Comprometen nuestro sincero agradecimiento Loredana Rosso, Lilian López, Sergio Quiroz (MHNV); Susana Herrera (Subdirección de Investigación), Carolina Roa, Macarena Dolz y Daniela Mahana (equipo del proyecto Bajo la Lupa); Cecilia Guzmán y Raimundo Silva (MMN); los señores Jaime Vera (exfuncionario MHNV), Jorge Espinosa (Yatch Club de Chile) y José Tonko (UMAG). Agradecemos, asimismo, al equipo de investigación integrado por Francisca Morales, David Letelier, Carla Morales, Valeria Sepúlveda y Mónica Rallo. La identificación de la muestra de madera fue financiada con el apoyo de ARQMAR, Centro de Arqueología Marítima en el Pacífico Sur Oriental.

REFERENCIAS

- Aguilera, O., y Tonko, J. (2013). *Relatos de viaje kawésqar. Nómadas canoeros de la Patagonia Occidental*. Santiago: Ofqui.
- Alvarado, M., Odone, C., Maturana, F., y Fiore, D. (eds.) (2007). *Fueguinos: fotografías siglos XIX y XX: imágenes e imaginarios del fin del mundo*. Santiago: Pehuén.
- Álvarez, R., Navarro, M., Saavedra, G., y Donoso, C. (2015). Referencias exploratorias sobre el lago Presidente Ríos para sortear el istmo de Ofqui, Península de Taitao, Región de Aysén. *Magallania*, 43(1), 91-101.
- Armada de Chile. (1947). Diario de bitácora de puerto y de mar, fragata IQUIQUE. Al mando del capitán de fragata, señor Ernesto González N. BIT N° 1954. PF Iquique 19.11.1946-07.06.1947. Archivo Histórico del MMN, Valparaíso.
- Bird, J. (1946). The Alacaluf. En Steward, J. H. (ed.), *Handbook of South American Indians* 1 (pp. 55-79). Washington D. C.: Smithsonian Institution.
- (1988). *Travels and archaeology in South Chile*. Iowa City: University of Iowa Press.
- Cooper, J. (1917). Analytical and critical bibliography of the tribes of Tierra del Fuego and adjacent territory. *Bureau of American Ethnology, Bull. N° 63*.
- Departamento de Navegación e Hidrografía. (1930). Luces apagadas. Nuevas luces encendidas. Señales de niebla establecidas, desde 1919 hasta el año 1928, inclusive. En *Anuario Hidrográfico* (Tomo 35, pp. 560-585). Santiago: Imprenta de la Armada.
- Díaz-Vaz, J. (1987). Anatomía de madera de *Nothofagus dombeyi* (Mirbel) Oerstedt. *Bosque*, 8(1), 63-65.
- Edwards, C. (1965). Aboriginal watercraft on the Pacific Coast of South America. *Ibero-Americana*, 47. Berkeley y Los Ángeles: University of California Press.
- Emperaire, J. (1963). *Los nómades del mar*. Santiago: Ediciones de la Universidad de Chile.
- Gosden, C., y Marshall, Y. (1999). The cultural biography of objects. *World Archaeology*, 31(2), 169-178.
- Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile (IHA). (1979). Descripción de las expediciones a la Antártica Chilena. En *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile* (Tomo 39, años 1947-1951, pp. 161-205). Valparaíso.

- Ladrillero, J. (1879). Viaje del capitán Juan Ladrillero al descubrimiento del estrecho de Magallanes (1557-1558). *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, V, 482-520.
- Laming-Emperaire, A. (1972). Los sitios arqueológicos de los archipiélagos de Patagonia Occidental. *Anales del Instituto de la Patagonia*, 3(1-2), 87-96.
- Latcham, R. (1930). La dalca de Chiloé y los canales patagónicos. *Boletín del Museo Nacional de Chile*, XIII, 63-72.
- Lausic, S. (1992). Catálogo del Museo Regional Salesiano «Maggiorino Borgatello». Colecciones Etnográficas, Antropológicas y Arqueológicas de las Etnias Aonikenk, Selk'nam, Kaweshkar, Yámana. Punta Arenas: Offset Don Bosco.
- Legoupil, D., y Chevally, D. (2017). La Terre du Feu (1925): un documental francés sobre los indígenas de Patagonia y Tierra del Fuego. *Magallania*, 45(2), 67-80.
- Lothrop, S. K. (1932). Aboriginal navigation off the West Coast of South America. *Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, 62, 229-256.
- Medina, A. (1984). Embarcaciones chilenas precolombinas. La dalca de Chiloé. *Revista Chilena de Antropología*, 4, 121-138.
- McGrail, S. (1985). Towards a classification of water transport. *World Archaeology*, 16(3), 289-303.
- Orrego Vicuña, E. (1948). *Terra Australis*. Santiago: Zig-Zag.
- Ortiz-Troncoso, O. (junio de 1975). La navegación indígena en el confín austral de América. *Separata de la Revista General de Marina*. Madrid.
- Oyarzún, A. (1943). La canoa de los yaganes, el bote monóxilo y el de tablones. *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, 10(24), 107-113.
- Rallo, M. (2018 Ms.). *Análisis microscópico de muestra de madera canoa MHNV 2645*. Estudio solicitado por el Centro de Arqueología Marítima en el Pacífico Sur Oriental, ARQMAR. Octubre 2018.
- Ramírez, J. (2017). La colección Isla de Pascua del Museo de Historia Natural de Valparaíso. Colecciones Digitales, Subdirección de Investigación, Dibam. www.mhmv.cl/636/w3-article-79202.html
- Skottsberg, C. (1911). *The wilds of Patagonia*. Nueva York: The MacMillan Company.
- Skottsberg, C. (1913). Observations on the Natives of the Patagonian Channel Region. *American Anthropologist*, 15(4), 578-616.

- Tromben, C. (2017). *La Armada de Chile, una historia de dos siglos. Tomo I, Desde el período colonial a la guerra del Pacífico*. Santiago: Ril.
- Vega, C. (1995). *Cuando el cielo se oscurece (Samán arkachóé)*. *Historia de vida, testimonio de Alberto Achacaz Walakial*. Punta Arenas: Atelí.
- Vidal, K. (2006). *Los hacedores de mares. Reconstrucción histórico-cultural de la significación territorial y toponimia kawésqar*. (Memoria para optar al título de Antropóloga Social). Departamento de Antropología, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Chile.
- Wells, T. (1998). Nail chronology: the use of technologically derived features. *Historical Archaeology*, 32(2), 78-99.

LA CANOA DE CHAICURA Y LA NAVEGACIÓN DE TRADICIÓN INDÍGENA EN CHILOÉ

Nicolás Lira San Martín

INTRODUCCIÓN

La canoa de Chaicura ¹ fue encontrada por pescadores en la playa del mismo nombre, ubicada en el golfo de Quetalmahue, cercano a la ciudad de Ancud en la isla de Chiloé. En 2002, estos avisaron del hallazgo a un equipo que realizaba prospecciones arqueológicas en la zona. Parcialmente expuesta, la embarcación estaba semienterrada en un sustrato de grava y arena gruesa en el intermareal del lugar (Chapanoff y De la Fuente, 2008). Fue sometida a dos registros, el primero *in situ* por parte del antropólogo Miguel Chapanoff, y el segundo en 2008, realizado por este mismo junto a Paula de la Fuente. Para esta fecha, la pieza se encontraba ya totalmente expuesta y desenterrada por acción del oleaje y de un temporal verificado en junio de 2008, amarrada a un poste más allá de la línea de alta marea por lugareños que la habían movido de su emplazamiento original (Chapanoff y De la Fuente, 2008). Para evitar su mayor deterioro y desaparición, el Museo Regional de Ancud la trasladó a principios de 2017 hasta sus dependencias, donde ha sido objeto de limpieza y secado controlado, y de un estudio detallado.

La embarcación es ilustrativa de la historia marítima de Chiloé, que tiene más de 5.500 años de antigüedad². En ese momento arribaron a la isla —ya completamente separada del continente³— sus primeros habitantes, asentándose exitosamente en sus costas. Eran integrantes de los grupos canoeros que, a bordo de sus embarcaciones, poblaron los archipiélagos de la Patagonia hasta el cabo de Hornos (Lira y Legoupil, 2014; Lira, 2016).

¹ La nomenclatura utilizada tanto para esta pieza como para las otras embarcaciones revisadas en este artículo señala el lugar y número de hallazgo, en ese orden.

² Sitios arqueológicos de Puente Quilo 1 (Ocampo y Rivas, 2004), en las cercanías de Ancud y Yaldad 1 (Legoupil, 2005), en el sur de la isla.

³ La isla de Chiloé estuvo unida al continente durante gran parte del Pleistoceno, aunque mayormente cubierta por hielos como resultado de la última glaciación. Sus primeros habitantes arribaron hacia el Holoceno Medio, momento en que la isla estaba ya completamente separada del continente.

Chiloé es la puerta de entrada a estos archipiélagos, entre los cuales solo es posible movilizarse por vía marítima. 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, 2016).

CANOAS Y DALCAS O PIRAGUAS: LAS EMBARCACIONES DE TRADICIÓN INDÍGENA⁴ EN CHILOÉ

Dos tipos de embarcaciones de tradición indígena fueron utilizados en este archipiélago: la dalca y las canoas monóxilas (Güell [1770] en Hanisch, 1982). Ambas presentaban características especialmente favorables para la costa de la región. Su poco calado y su fondo plano o casi plano les permitían navegar en bajas profundidades y lugares estrechos, adentrándose en ciénagas, lagunas y pantanos, o en pequeños ríos y afluentes menores (Lira, 2016). Eran más versátiles y flexibles ante las condiciones locales, y encontraban abrigo de puertos con mayor facilidad que las naves europeas, por lo cual los conquistadores y colonizadores españoles las adoptaron desde los inicios.

A la llegada de los europeos, la embarcación característica de los indígenas era la dalca, compuesta por tres a cinco tablas (una en el centro como piso y una o dos por cada lado formando las bordas), unidas por costuras vegetales calafateadas con un betún especial para impermeabilizarlas (Lira, 2015). Medía entre 9 y 12 m de largo, y cerca de 1 m de ancho, aunque también las había más pequeñas. Con una importante capacidad (Góngora Marmolejo, 1862, p. 153), podía transportar hasta 12 y más remeros.

⁴ Con «embarcaciones de tradición indígena» nos referimos tanto a embarcaciones de origen indígena como a aquellas elaboradas y tempranamente adoptadas y adaptadas por los europeos, quienes, si bien las modificaron, conservaron sus principios tecnológicos y conceptos constructivos originarios (Lira, 2015 y 2016).

Según Medina (1984), se habría desarrollado en los golfos de Reloncaví y Ancud, y en la bahía de Maullín, llegando su uso hasta el archipiélago de los Chonos en tiempos prehispánicos (Medina, 1984, p. 124). Latcham plantea que «la dalca fue usada antes de la conquista española por los indios de la costa de Carelmapu, del golfo de Reloncaví, la isla de Chiloé y por los chonos de los archipiélagos, entre esta isla y la península de Taitao» (Latcham, 1930, p. 2). Los conquistadores y cronistas españoles la llamaron indistintamente «góndola» y «piragua» —familiarizados con esta última palabra en el Caribe, donde se utiliza para designar a las canoas fabricadas de un tronco ahuecado—, pese a ser ambas naves muy diferentes entre sí (Cárdenas *et al.*, 1991; Lira y Legoupil, 2014; Lira, 2015 y 2016).

Son largas como treinta y cuarenta pies⁵ y una vara de ancho⁶, agudas a la popa y proa a manera de lanzaderas de tejedor. Destas piraguas, que es el nombre que les tienen puesto los cristianos, que ellas se llaman en nombre de indios dalca, se juntaron cincuenta. Reman a cada una conforme como es, de cinco indios arriba hasta once y doce y más: navegan mucho al remo. (Góngora Marmolejo, 1862, p. 153).

Una de las principales ventajas de la dalca era la posibilidad de ser desarmada por sus costuras y, de esta forma, acarreada por tierra. El transporte se realizaba a través de vías de porteo llamadas «pasos de canoas» o «pasos de indios»; después de atravesarlos, la dalca era armada nuevamente, quedando lista para volver a navegar. Debido a la geografía de la zona, estos senderos ahorraban tiempo y energía, pues permitían evitar zonas donde la navegación podía ser más peligrosa (Medina, 1984; Lira y Legoupil, 2014; Lira, 2015 y 2016).

Dadas su resistencia a la humedad y sus características fibras rectas —que permiten obtener tablones grandes, largos y lisos solo con cuñas, sin recurrir a herramientas complejas ni grandes esfuerzos (Latcham, 1930; Medina, 1984; Cavada, 1910 y 1914)—, se ha popularizado la idea de que se habría preferido

⁵ Longitud equivalente a entre 9 y 12 m (Urbina, 2010).

⁶ Equivalente a 0,9 m (Urbina, 2010).

el alerce (*Fitzroya cupressoides*) para su construcción. Sin embargo, los restos arqueológicos hallados hasta el momento no apoyan esta noción: los análisis practicados identificaron únicamente el uso de madera de coigüe (*Nothofagus dombeyi*) (Lira *et al.*, 2015; Lira y Legoupil, 2014). Las fuentes documentales coinciden en que se utilizaba principalmente el coigüe y el coigüe de Chiloé (*Nothofagus nitida*) —abundantes en la zona—, además del roble (*Nothofagus obliqua*) y el ciprés (*Libocedrus tetragona*) (Medina, 1984); en el extremo más austral, en tanto, se menciona el uso de raulí (*Nothofagus alpina*) y coigüe de Magallanes (*Nothofagus betuloides*) (Fernández, 1978; Latcham, 1930).

Antes de que se ocuparan herramientas metálicas, la técnica habitual para fabricar los tablones era el uso de cuñas de piedra, hueso o madera. Luego, los maderos se labraban con herramientas de piedra (hachas, azuelas y raspadores) y concha, y posteriormente se utilizaba fuego y agua para calentarlos y darles la forma curva requerida, con técnicas similares a las que aplican los carpinteros de ribera en la actualidad. Finalmente, se agregaban varas de madera por el interior de la embarcación, a modo de curvas o costillas para mantener la estructura, así como maderos transversales en la parte alta de las bordas (Lira, 2015 y 2016).

Para las costuras se empleaban fibras de quila (*Chusquea culeou*), boquis y ñocha (*Bromelia* spp.), corteza de pillopillo o pellopello (*Daphne andina*), y otras fibras vegetales (Latcham, 1930). Aun estando calafateadas, el agua pasaba a través de ellas, por lo que uno de los tripulantes debía ir siempre ocupado en vaciarla (Rosales, 1877[1674], tomo 1, p. 175).

Por la influencia hispana, la dalca original fue sufriendo múltiples transformaciones destinadas principalmente a ensancharla y elevar sus bordas; la forma redondeada así adquirida aumentaba su capacidad de carga y la volvía más segura. Hacia el siglo XVIII se le habrían agregado dos tablones laterales y para fines de ese siglo era reforzada con falcas, cuadernas y bancas, como asimismo con toletes y chumaceras. Más tardíamente se le incorporaron la vela, el timón, la roda, el codaste y los clavos o tarugos de hierro (Cárdenas *et al.*, 1991), con lo cual adoptó definitivamente rasgos europeos. Estas innovaciones, sin embargo, mermaron su funcionalidad: al hacerse más pesada y difícil de desarmar y transportar por tierra, la dalca fue perdiendo su carácter práctico para la geografía en que se desenvolvía (Lira, 2015 y 2016).

CANOAS MONÓXILAS: ÁRBOLES PARA NAVEGAR

Las canoas monóxilas o «*wampos*» —en mapundungún— fueron también conocidas como «bongos» y «canogas» (fig. 1). Fabricadas con una sola pieza de madera, se encuentran con variedad de formas en muchas regiones del mundo, entre estas la Araucanía y otras áreas del sur de Chile.



Figura 1. Canoa monóxila encontrada en la playa de Chaicura (vista desde ángulo superior de la popa y el costado de babor). Museo Regional de Ancud. Fotografía de Juan Pablo Turén.

Son embarcaciones realizadas a partir del tallado de un tronco mediante una técnica de reducción (Rieth, 1998; Lira 2015 y 2016) y, al igual que las dalcas, los conquistadores y colonizadores españoles las adoptaron por su versatilidad. En efecto, pueden navegar en distintos ambientes y son aptas para diferentes tareas, por cuanto incorporan elementos constructivos de origen europeo desconocidos en la zona hasta entonces, entre ellos, la roda, el codaste, la quilla y las cuadernas (el uso de la vela en tiempos prehispánicos, en cambio, es una discusión que sigue en curso).

En la época, sin embargo —y al contrario de la dalca—, su mayor limitante era su peso, que dificultaba su traslado en tierra. Su construcción requería también más tiempo y energía que, no obstante, se compensaban por una mayor vida útil de la embarcación (Lira, 2015 y 2016).

Los cronistas y sacerdotes del período colonial son quienes mejor las describen, y el padre Diego de Rosales quien proporciona más detalles sobre su uso y fabricación (Rosales, 1877, Vol. I, p. 174). Para su manufactura se utilizaban árboles rectos y sanos, sin muchas ramas que produjeran nudos en la madera. Se recurría a especies disponibles en la zona y fáciles de trabajar, como el laurel en el sur de Chile (*Laurelia sempervirens*) y el coigüe en los lagos andinos y en Chiloé (*Nothofagus dombeyi*). La labor se realizaba con hachas y azuelas metálicas a partir de su introducción en la zona por parte de los europeos, pero en tiempos prehispánicos se habría utilizado principalmente el fuego para ir quemando y ahuecando la superficie, herramientas de concha y de piedra, raspadores o hachas y azuelas pulidas. Al igual que en el caso de las dalcas, para su armado era clave el trabajo comunitario o minga (Lira, 2015 y 2016).



Figura 2. Armando Gesell. Muelle de Ancud, década de 1960. Delante del casco del lanchón se advierte una canoa monóxila semisumergida. Museo Regional de Ancud, Colección Enrique Caro, n° inv. T192.

En la actualidad, las canoas monóxilas se han dejado de utilizar casi por completo, y unas pocas se conservan en algunos museos del sur de Chile⁷.

⁷ Específicamente, en los museos de Hualpén y Stom en Concepción, Regional de la Araucanía en Temuco, Mapuche de Cañete, Leandro Penschulef de Villarrica, Municipal de Osorno y Municipal de Maullín.

Sin embargo, aún perduran en la memoria de los habitantes más antiguos de la zona (Lira y Legoupil, 2014; Lira, 2015).

LOS DATOS ARQUEOLÓGICOS: ESCASAS PERO VALIOSAS EVIDENCIAS

La abundante documentación escrita sobre las dalcas y canoas monóxilas contrasta con la escasez de evidencias materiales de estas (Cuadro 1). Según los antecedentes recopilados, los restos conocidos de embarcaciones en el seno de Reloncaví y archipiélago de Chiloé se limitarían a los siguientes:

TIPO DE EMBARCACIÓN	NOMBRE	LUGAR DE HALLAZGO	LUGAR DE DEPÓSITO ACTUAL	DESCRIPCIÓN	DIMENSIONES
DALCA	Achao 1	Achao, isla de Chiloé	Museo Municipal de Achao	2 fragmentos de planchas	Fragmento 1: 1,03 m x 0,22 m Fragmento 2: 0,96 m x 0,29 m
DALCA	MNHN 1	Curaco de Vélez, isla de Quinchao	Museo Nacional de Historia Natural, Santiago.	1 plancha	5,17 m de largo x 0,76 m de ancho máximo
DALCA	Chapo 1	Lago Chapo	Museo Municipal Juan Pablo II, Puerto Montt	3 planchas	Fragmento 1 (FCH 1): longitud 3,06 m; ancho máximo 0,55 m Fragmento 2 (FCH 2): longitud 3,08 m; ancho máximo 0,53 m. Fragmento 3 (FCH 3): longitud 2,38 m; ancho máximo 0,39 m.
CANOA MONÓXILA	Mauilín 1	Changüe, río Mauilín	Museo Municipal de Mauilín	1 canoa completa	7,34 m de largo y 0,99 m de ancho máximo
CANOA MONÓXILA	Chaicura 1	Playa de Chaicura, Golfo de Quetalmahue, Chiloé	Museo Regional de Ancud	1 fondo o piso de canoa	6,58 m de largo x 0,77 m de ancho máximo

Cuadro 1. Evidencias arqueológicas de dalcas y canoas monóxilas en la Región de Los Lagos.

A continuación, revisamos brevemente cada uno de estos hallazgos.

Dalca Lago Chapo 1 (Lira, 2006 y 2015; Carabias et al., 2007)

La dalca Chapo 1 fue encontrada en el lago del mismo nombre, ubicado a un costado del estuario de Reloncaví, cerca de la ciudad de Puerto Montt. Según la documentación histórica, dicho brazo o entrada de mar era navegado frecuentemente por estas embarcaciones cuando viajaban entre Chiloé y el lago Nahuelhuapi. No se trata, sin embargo, de una dalca completa, sino de tres tablones o planchas (fig. 3), los cuales forman parte de la colección del Museo Municipal de Puerto Montt⁸. En todas ellas y por ambas caras, el equipo de especialistas que las analizó (Lira, 2006; Carabias *et al.*, 2007) registró extensas huellas de exposición al fuego —procedimiento que habría sido parte de su manufactura—. También se observaron agujeros de forma circular, cuadrangular e irregular a lo largo de todos sus bordes: los superiores muestran perforaciones más grandes y espaciadas, mientras que las de los inferiores son más pequeñas y están más cerca unas de otras.

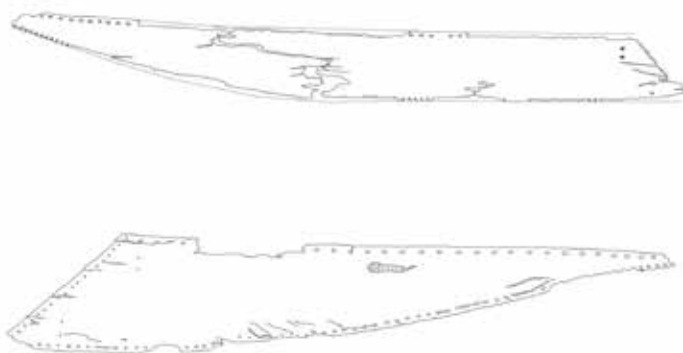


Figura 3. Dibujos a escala de los restos de la dalca Chapo 1. Arriba, las planchas 2 y 3, en la posición que habrían ocupado conforme a la hipótesis de que formaban una sola plancha. Abajo, la plancha 1, que correspondería a la sección de la borda opuesta a la ausente en la figura superior. Dibujo originalmente publicado en Lira (2006).

⁸ Al momento del cierre de este artículo, las tres planchas se encontraban en exhibición.

Los estudios determinaron asimismo que la madera utilizada para su construcción corresponde a ulmo (*Eucryphia cordifolia Cav*) (ver Cuadro 2), en tanto que el intervalo temporal que indican los tres fechados radiocarbónicos realizados abarca desde 1320 hasta 1630 d. C. (2 sigmas, 95% de probabilidad), lo que habla del período prehispánico o de la Conquista Temprana (ver Cuadro 3).

Lo más notable del hallazgo es que los fragmentos 2 y 3 serían parte de una sola plancha que se habría roto, mientras que el fragmento 1 pertenecería a la borda opuesta a estas. Ello pues, tradicionalmente, dichas secciones de las dalcas estaban formadas por un tablón de madera completo y continuo de proa a popa (Góngora Marmolejo, 1862; Rosales, 1877[1674]; Latcham, 1930; Medina, 1984). Si –tal como se presume– las embarcaciones eran simétricas, las planchas analizadas no formarían la borda completa de ninguno de los dos lados, sino que solo una parte de ella, estando ausentes tablones de similar forma y tamaño a los estudiados que, sin embargo, corresponderían al lado opuesto. Ello habla de una variabilidad mucho mayor a la conocida hasta el momento en la construcción de este tipo de embarcaciones, que según las fuentes escritas, llevaban un solo gran tablón por cada lado. La plancha correspondiente al piso de la embarcación podría haber entregado valiosa información adicional, pero lamentablemente no fue recuperada.

Dalca Achao 1 (Lira et al., 2015; Lira 2015)

Dos pequeños fragmentos de dalca (fig. 4) supuestamente encontrados en una playa cercana a la ciudad de Achao, archipiélago de Chiloé, se exhiben en el Museo Etnográfico de dicha ciudad. Aunque su superficie está altamente erosionada –lo que dificulta la observación de las huellas de manufactura y de uso–, la comparación de su forma, ángulos y curvaturas con los de ejemplares ya estudiados permite inferir que, en principio, el fragmento 1 correspondería a la parte inferior de un tablón y el 2 a la extremidad superior. No es posible asegurar que hayan sido parte de una sola dalca, aunque en cada uno de ellos se distingue una superficie interior y una exterior respecto de su posición en la embarcación.

Los agujeros de ambos tablones son irregulares, más grandes y cuadrangulares en la primera cara, y más pequeños y redondeados en la segunda (forma cuadrangular por el exterior y perfil cónico por el otro lado). El fragmento 2 posee menor grosor, por lo cual sus perforaciones son más grandes pero con menor diferencia entre sus dos caras. Se aprecia en torno a estas un desgaste, relacionado posiblemente con las costuras. No se conoce hasta el momento en detalle la manera en que los agujeros eran manufacturados ni las herramientas que se empleaban. En el caso de ambas piezas, sin embargo, se ha podido establecer que probablemente se realizaba un trazado cuadrangular desde la cara interior hacia el exterior con una herramienta similar a un formón. Dicho trazado se habría reducido en tamaño a medida que se profundizaba en el desbaste de la madera, razón por la cual es más grande en la cara interior —donde probablemente se iniciaba el trabajo— que en la exterior. Ello resulta similar a lo observado en la dalca del lago Chapo, cuyos agujeros —si bien circulares— también son de mayor tamaño por la faz interior del tablón, lo cual se explicaría por una necesidad de que una superficie menor de este estuviese en contacto con el agua y fuese, por lo tanto, más fácil de sellar. Asimismo, varios de los agujeros están más redondeados, aunque no está claro si ello es producto del desgaste y uso, o del proceso de manufactura con una herramienta diferente que regularizara la superficie.

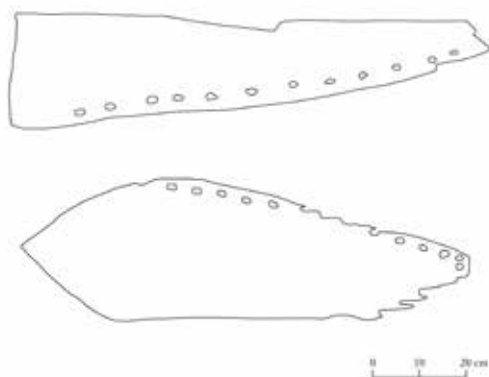


Figura 4. Dibujos a escala de la dalca de Achao, donde se observa la distribución de los agujeros en el fragmento 1 (arriba) y en el fragmento 2 (abajo). Dibujo originalmente publicado en Lira et al. (2015).

A pesar de la erosión superficial, el fragmento 1 registra huellas de exposición al fuego y carbonización, lo que coincide con lo observado en otros ejemplares y con lo que detallan las fuentes escritas respecto del proceso de manufactura.

Por su parte, se concluyó que la especie de madera utilizada es el coigüe (*Nothofagus dombeyi* (Mirbel) Oerst) (Cuadro 2). En tanto, el análisis de radiocarbón entregó un intervalo temporal entre 1660 y 1960 (2 sigmas, 95% de probabilidad) (Cuadro 3), lo que, no obstante, requiere de mayores precisiones⁹.

Dalca MNHN (Lira, 2015)

En el Museo Nacional de Historia Natural de Santiago se encuentra un tablón de dalca que correspondería al fondo o piso de una embarcación (fig. 5). Tiene un largo de 5,17 m y un ancho máximo de 0,76 m, y es bastante grueso, con espesores entre los 2 cm y los 6 cm. Según el análisis de identificación de la especie, está confeccionado con madera de coigüe (*Nothofagus dombeyi* (Mirbel) Oerst) (ver Cuadro 2), y el estudio de radiocarbón lo sitúa entre 1640 y 1954 d. C. (ver Cuadro 3), intervalo demasiado amplio como para precisar conclusiones.

Según informaciones de personal del museo, provendría de la playa de Curaco de Vélez, cercana a Achao, en la isla de Chiloé. Parcialmente carbonizada, su superficie exterior muestra huellas de exposición al fuego, y solo en uno de sus bordes conserva agujeros de las costuras. Se trata de 59 orificios, de los cuales solo uno está completo, con el resto de ellos fracturados. Presenta además huellas de herramientas metálicas y dos tarugos que lo traspasan, de 2 cm de largo por 1,36 cm de ancho el primero, y 1,82 cm de largo por 1,14 cm de ancho el segundo.

La forma de «U» de la plancha sigue la curvatura natural de un árbol, y en su extremidad se aprecian los anillos de crecimiento de este. Ello demuestra que el tablón no fue deformado y que se trata de un tronco monóxilo excavado y utilizado como base o piso de la embarcación, al cual podrían haberse cosido las tablas de los costados.

⁹ Los fechados de ¹⁴C que caen en intervalos posteriores a 1750 presentan diferencias en la curva de carbono en la atmósfera, por lo que son problemáticos.



Figura 5. Tablón de la dalca MNHN 1, recuperada en la playa de Curaco de Vélez. Museo Nacional de Historia Natural.

La elaboración de canoas con tablas o planchas cosidas a un casco monóxilo se ha reportado en varias regiones del mundo y constituye una práctica común entre las poblaciones que fabrican este tipo de embarcaciones. Sin embargo, el uso de una base monóxila no ha sido mencionada para la construcción de dalcas en el sur de Chile, lo que estaría dando cuenta de una diversidad mayor a la conocida hasta ahora respecto al armado de estas.

Canoa Maullín 1 (Lira, 2015)

Hallada en 1991 en el sector de Changüe, esta canoa, *wampo* o bongo estaba semienterrada en la ribera norte del río Maullín y actualmente se encuentra en dependencias del museo municipal de la ciudad del mismo nombre. Tiene 7,34 m de largo y 0,99 m de ancho máximo (fig. 6), por lo cual su

capacidad de carga y transporte habría sido importante. La proa es más bien redondeada y presenta una roda fina con un agujero cuadrangular en la parte baja, posiblemente para amarrar la embarcación. La popa ha desaparecido completamente, por lo que no es posible saber si era o no recta. Esta zona exhibe agujeros pequeños que podrían haber servido para insertar tarugos y soportar una tabla tallada a modo de popa desmontable —sistema reportado para numerosas canoas monóxilas en Europa, aunque esta es la única embarcación que podría hipotéticamente presentarlo en esta región—. Las bandas son de manufactura fina y forma convexa; las bordas, en tanto, conservan un perfil abierto o recto en forma de «V» y son bastante altas, mostrando que no se habría utilizado más allá del radio de la circunferencia del tronco (en caso contrario, las bandas se comenzarían a cerrar sobre sí mismas, siguiendo la curvatura de este). Todo ello sugiere que el árbol con que se manufacturó la embarcación era de largo y diámetro considerables.

Las mencionadas bandas tienen asimismo varios agujeros de gran tamaño. De estos, algunos se encontraban sellados con fibra vegetal, mientras que otros habrían servido para fijar cuadernas por medio de tarugos de madera.

En la canoa se aprecian variados elementos estructurales de influencia europea como la roda —bastante pronunciada—, una concavidad circular muy regular en el centro del casco —que podría haber servido para levantar algún tipo de velamen cuando las condiciones de navegación lo requerían— y las mencionadas cuadernas, que habrían tenido una doble función: en primer término, reforzar el casco y mantener la forma de la embarcación; en segundo lugar, fijar tablonces con tarugos de madera para aumentar la altura de las bordas.

Por otro lado, la proa de la embarcación exhibe una rajadura longitudinal que fue rellenada con estopa y fibras vegetales. El procedimiento —sin clavos metálicos y con materiales vegetales locales en lugar de planchas de latón o metal como se ha observado en otras canoas— remitiría a una tradición de construcción muy antigua y arraigada en las poblaciones de esta zona, cuando aún no se generalizaba el uso de materiales metálicos en la región. Ello concuerda con el fechado de radiocarbón de la pieza, que la sitúa en un intervalo temporal entre 1465 y 1670 d. C. (ver Cuadro 3), correspondiente a la época prehispánica o de contacto europeo bastante temprano —datación similar a

la de la dalca de Chapo—. Otra interpretación posible es que la escasez de metales haya sido tanta, que se optara por continuar utilizando los materiales tradicionales hasta tiempos tardíos.



Figura 6. La canoa Maullín 1, hallada en 1991 en el sector de Changüe, presenta varios elementos estructurales de influencia europea. Museo Municipal de Maullín.

Elaborada con madera de ulmo (*Eucryphia cordifolia Cav*) (ver Cuadro 2) según el análisis de identificación de especie, la canoa presenta asimismo trazas de herramientas metálicas y huellas de exposición al fuego por su cara exterior. Luego de su hallazgo ha sido objeto de traslados y de un continuo abandono, con graves consecuencias para su conservación. Entre sus daños, los más evidentes son la pérdida de una importante porción de la popa y la remoción de las cuadernas y tarugos que las sujetaban, fijados posteriormente con clavos metálicos modernos.

Embarcación	Lab. N°	Datación convencional A. P.	Cal. 2 Sigmas (95% probabilidad)
Mauullín 1 (Lira, 2007)	Beta 220271	280 +/- 40	Cal. 1500 a 1670 AD
Mauullín 1	SacA 30432	345 +/- 30 AMS	1465 AD (95,4 %) 1638 AD
Mauullín 1	SacA 30433	320 +/- 30 AMS	1482 AD (95,4 %) 1646 AD
Dalca MNHN	SacA 30980	225 +/- 30 AMS	1640 AD (40,4 %) 1684 AD 1735 AD (42,1 %) 1806 AD 1931 AD (13,0 %) 1954 AD
Dalca MNHN	SacA 30981	200 +/- 30 AMS	1646AD (25,5 %) 1690 AD 1729AD (51,6 %) 1810 AD 1925AD (18,2 %) 1954 AD
Dalca Achao 1	Beta - 277775	160 +/- 40 AMS	Cal 1660 to 1960 AD
Dalca Chapo 1 (Lira, 2006)	Beta 207295	460 +/- 70	Cal. 1320 a 1340 AD Cal. 1390 a 1530 AD Cal. 1560 a 1630 AD
Dalca Chapo 1	SacA 30430	375 +/- 30 AMS	1446 AD (58,4 %) 1526 AD 1556 AD (37,0 %) 1633 AD
Dalca Chapo 1	SacA 30431	400 +/- 30 AMS	1436 AD (76,5 %) 1522 AD 1574 AD (18,9 %) 1626 AD

Cuadro 2. Fechados de radiocarbón realizados sobre las embarcaciones analizadas.

EMBARCACIÓN	TAXÓN
Mauullín 1	Ullmo, <i>Eucryphia cordifolia</i> Cav.
Dalca Lago Chapo 1	Ullmo, <i>Eucryphia cordifolia</i> Cav.
Dalca Achao 1	Coigüe, <i>Nothofagus dombeyi</i> (Mirbel) Oerst
Dalca MNHN	Coigüe, <i>Nothofagus dombeyi</i> (Mirbel) Oerst

Cuadro 3. Identificación de especie de la madera de las embarcaciones analizadas.

CANOA CHAICURA 1

La canoa de Chaicura tiene un largo de 6,58 m y un ancho máximo de 0,77 m, y fue tallada de forma cóncava en una sola pieza. Inicialmente se pensó que se trataba de un tablón de dalca, pues sus bordes presentan varios agujeros interpretados al principio como orificios de costura; además, su ancho y su forma no parecían corresponder a los de una canoa monóxila, normalmente de mayor tamaño. Sin embargo, al estudiarla en relación con las piezas anteriormente reseñadas halladas en esta zona, se revelan aspectos que deben ser considerados para su interpretación.

Como consecuencia del deterioro de la pieza, el presente análisis arroja diferencias con el registro anterior de Chapanoff y De la Fuente (2008). En primer lugar, su largo total actual (6,58 m) es levemente menor a los 6,87 m registrados en 2008, lo que puede deberse tanto a un encogimiento de la madera por la acción de agentes climáticos, como al desprendimiento o fractura de parte de la canoa. Otra diferencia notoria entre ambos registros es que en 2008 presentaba a lo largo de su superficie 27 clavos de cobre con cabeza cuadrangular, de los cuales en la actualidad solo queda uno, que podría identificarse como el clavo 4 del registro de Chapanoff y De la Fuente (2008); el resto debe haber sido extraído intencionalmente. De la misma forma, en el registro de 2008 se consigna la presencia de dos sacados o concavidades rectangulares en el centro del tablón (fig. 7). De estos, el de mayor tamaño estaba relleno o sellado por un tarugo de madera que al momento de realizar las presentes observaciones ya no se encontraba en su lugar. Las concavidades podrían relacionarse con algún sistema de velamen permanente u ocasional, quizás compuesto por otra pieza similar a una carlinga¹⁰ para fijar un mástil; una concavidad circular parecida a estas se registró en la mencionada canoa Maullín 1, mientras que en otra del lago

¹⁰ La carlinga de un barco es una pieza que presenta una cavidad donde descansa la base o mecha del mástil (Nieto, 1984). En el caso de las canoas, se trataría de una pieza de madera transversal, a modo de tabla, ensamblada a los costados de las bordas de la canoa por su interior, con un agujero al centro para que atravesase el mástil. En conjunto con la cavidad que hemos descrito, le daría la estabilidad necesaria a un mástil.

Nahuelhuapi¹¹ se observó una pieza semejante a una carlinga, posiblemente para fijar e implementar un mástil.



Figura 7. Detalle de una de las dos cavidades cuadrangulares que presenta la canoa Chaicura 1 en su superficie. Museo Regional de Ancud. Fotografía de Juan Pablo Turén.

Asimismo, el registro de Chapanoff y De la Fuente (2008) identificó 9 perforaciones circulares —una de ellas con un tarugo de madera de 6,7 cm— y otros 11 orificios —uno de los cuales exhibe también un tarugo de madera—. En cambio, el presente estudio registró 24 orificios en total, la mayor parte de estos circulares y situados en los bordes de la pieza, y ninguno de ellos con tarugos de madera. Con respecto a su forma y disposición —y a diferencia de lo que se observa en los agujeros presentes en los restos de las dalcas Chapo 1, Achao 1 y del MNHN 1, más regulares en cuanto a cantidad y distancia entre uno y otro—, los intervalos entre los orificios

¹¹ Nos referimos a la canoa Nahuelhuapi 11, que si bien no es abordada en el presente artículo, fue estudiada por Lira en 2015.

en la canoa de Chaicura no son lo suficientemente uniformes como para constituir un sistema de costura. Su irregularidad, sin embargo, se asemeja a la distribución de las perforaciones en la canoa de Maullín 1, en las que se habrían fijado cuadernas para soportar tablonces laterales con el fin de dar mayor altura a las bordas. Así, podrían responder a un sistema del mismo tipo, consistente en cuadernas que llevan tarugos de madera para ensamblar otros tablonces, ya sea a las bordas o directamente sobre los bordes en ambos extremos. En efecto, ensamblar piezas con estos elementos constituye una tecnología frecuente en el trabajo de la madera, y a la cual los artesanos de Chiloé estaban habituados.

Por otra parte, uno de los extremos de la canoa de Chaicura 1 presenta una roda por su cara inferior. De origen europeo, dicha pieza normalmente va a continuación de la quilla, formando la proa de una embarcación (Nieto, 1984), y su función es disminuir la resistencia del agua sobre ella y dar mayor estabilidad a la navegación. También ha sido registrada en la canoa de Maullín 1, aunque esta y las demás embarcaciones analizadas en el presente estudio tienen fondo plano y, por lo tanto, carecen de quilla en su parte inferior —a diferencia de las naves europeas—. En ninguna de las dos aparece la roda como una pieza añadida, sino tallada en la misma madera. Asimismo, tanto en la roda de la canoa de Chaicura 1 como en la de Maullín 1 se observa un agujero de tamaño considerable —rectangular en el primer caso y ovalado en el segundo—, posiblemente relacionado con el amarre de la embarcación. Según el registro de Chapanoff y De la Fuente (2008), el agujero de la primera canoa presentaba una argolla que ya no se encuentra. Consignan asimismo un pequeño trozo de madera denominado «fragmento 2», con dos agujeros, que se habría desprendido de la embarcación; lamentablemente, este no fue detectado al momento del rescate efectuado por el Museo Regional de Ancud en marzo de 2017.

Finalmente, la superficie de la canoa presenta huellas de exposición al fuego, con porciones carbonizadas en su interior, especialmente en la popa y en la zona de la cavidad de mayor tamaño. Estas corresponderían a una quema controlada durante la manufactura de la embarcación, técnica de reducción que ha sido documentada tanto en fuentes escritas como en las otras piezas mencionadas, aunque no se puede descartar que sea el resulta-

do de fuego encendido durante la navegación. La superficie muestra asimismo huellas de hachas y azuelas de metal, indicativas de que la canoa habría sido elaborada en un período poshispánico, cuando dichas herramientas estaban disponibles en la región, al igual que otros elementos de influencia europea tales como la roda, la vela y los clavos de cobre. De hecho, en algunas zonas de la superficie se observan trazas de óxido presumiblemente dejadas por estos últimos o por algún otro objeto metálico que ya no se encuentra en su lugar.

DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

El estudio de la canoa Chaicura 1 y su comparación con las embarcaciones o fragmentos de estas hallados en la región de Chiloé y el seno de Reloncaví muestran que, muy probablemente, dicha nave se compone de una base monóxila con tablonces laterales añadidos mediante el ensamblaje de tarugos para aumentar la altura de sus bordas, lo que explicaría tanto su forma y tamaño como los agujeros en sus bordes. La pieza encontrada correspondería solamente a la parte central –fondo o piso– de la embarcación, pues las tablas que habrían formado las bordas estarían desaparecidas.

En un primer momento, los agujeros en los bordes hicieron pensar que se trataba de una dalca, sin embargo, tal hipótesis se desechó al revisar los estudios realizados sobre fragmentos de este tipo de nave que han sido encontrados. Con todo, es importante advertir que su concepción no resulta del todo ajena a la de dichas embarcaciones si se la compara, por ejemplo, con el tablón de la dalca del MNHN, que también corresponde a una embarcación de base monóxila, a la cual se le habrían cosido tablonces laterales –representando así una variante en la construcción de la dalca típica–.

De manera análoga, comprobamos que Chaicura 1 comparte una serie de características con la canoa Maullín 1, que si bien es propiamente monóxila, presenta varios elementos particulares; entre ellos, la roda, las cuadernas y los tarugos de madera para fijar estas últimas en orificios tanto al borde como al centro de la embarcación, además de una concavidad que habría servido para fijar un mástil. A excepción de las cuadernas (cuyo uso no podemos descartar totalmente), la canoa de Chaicura exhibe estos mismos elementos,

con tablas ensambladas o fijadas a la base monóxila a través de posibles tarugos insertos en el canto y los bordes de la base —aunque estos también podrían haber fijado cuadernas que habrían servido para ensamblar los listones y reforzar la embarcación—.

En consideración a estos antecedentes, es posible plantear que el armado de la pieza —caracterizada como una embarcación de tablas con base monóxila— incorpora técnicas y tecnologías de diversos orígenes. De esta forma, evidencia una diversidad de modalidades de construcción náutica en la zona, lo que resulta fundamental para entender los procesos de adaptación de las diferentes tecnologías y tradiciones de armado en la región.

Algunos autores han planteado que los lanchones chilotes serían una derivación de estas embarcaciones de tradición indígena, aunque no explican en detalle el proceso. En el futuro se profundizará en estos aspectos con el fin de comprender las dinámicas de interrelación que se produjeron en Chiloé (Lira, 2016). Para ello es fundamental identificar la especie de madera de la canoa Chaicura, así como fecharla con radiocarbón, lo que permitirá compararla más detalladamente con las otras embarcaciones de la zona.

Por último, cabe reiterar las diferencias observadas entre el último registro con el de Chapanoff y De la Fuente en 2008. Estas muestran el deterioro sufrido por la pieza, en cuya preservación ha sido fundamental el rescate emprendido por el Museo Regional de Ancud.

AGRADECIMIENTOS

Mis más sinceros agradecimientos a quienes hicieron posible este estudio: la Subdirección de Investigación de la Dibam y su subdirectora Susana Herrera; el equipo de Colecciones Digitales de la Dibam y su coordinadora Daniela Mahana; el personal del Museo Regional de Ancud y, muy especialmente, su directora Marijke van Meurs y Janette González, encargada de desarrollo institucional. Por último, a Miguel Chapanoff por su colaboración en la discusión.

REFERENCIAS

- Carabias, D., Lira, N., y Chapanoff, M. (2007). Documentación, análisis e interpretación de los restos de una dalca procedentes del lago Chapo, región de Los Lagos. En *Levantando piedras, desenterrando huesos... y develando arcanos*, VI Jornadas de Arqueología de Patagonia, Punta Arenas.
- Cárdenas, R., Montiel, D., y Grace, C. (1991). *Los chono y los veliche de Chiloé*. Santiago: Olimpo.
- Cavada, F. (1910). *Apuntes para un vocabulario de provincialismos de Chiloé (República de Chile), precedidos de una breve reseña histórica del archipiélago*. Punta Arenas: [s. n.].
- (1914). *Chiloé y los chilotos. Estudios de folklore y lingüística de la provincia de Chiloé (República de Chile), acompañados de un vocabulario de chilotismos y precedidos de una breve reseña histórica del archipiélago*. Santiago: Imprenta Universitaria.
- Chapanoff, M., y De la Fuente, P. (2008 Ms.). *Restos de embarcación playa Chaicura* [ficha de registro].
- Fernández, J. (1978). Restos de embarcaciones primitivas en el lago Nahuel Huapi, *Anales de Parques Nacionales*, XIV, 45-77, Buenos Aires.
- Góngora Marmolejo, A. (1862). *Historia de Chile desde su descubrimiento hasta el año 1575*. Santiago: Imprenta del Ferrocarril.
- Greenhill, B. (1995). *The archaeology of boats and ships*. Londres: Conway Maritime Press.
- Hanisch, W. (1982). *La isla de Chiloé, capitana de rutas australes*. Academia Superior de Ciencias Pedagógicas de Santiago.
- Kroeber, A. (1945). *Antropología general*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Latham, R. (1930). La dalca de Chiloé y los canales patagónicos. *Boletín del Museo Nacional de Historia Natural de Chile*, 13, 63-72.
- Lira, N. (2006 Ms.). *Registro, análisis y puesta en valor de tres fragmentos de dalca del lago Chapo, X región*. (Práctica profesional para la Licenciatura de Arqueología). Universidad de Chile.
- (2015). *Embarcations de tradition indigène en Patagonie du Nord/Sud du Chili: connexions, contacts et routes de la cordillère des Andes à la mer*. (Tesis de doctorado). Universidad de París 1 Panteón-Sorbona, París, Francia.
- (2016). Navegantes milenarios en los mares interiores, archipiélagos y fiordos de Chiloé. En C. Aldunate (ed.), *Chiloé* (pp. 91-117). Santiago: Museo Chileno de Arte Precolombino.

- Lira, N., Figueroa, V., y Braikovich, R. (2015). Informe sobre los restos de dalca del museo etnográfico de Achao, Chiloé. *Magallania*, 43(1), 309-320.
- Lothrop, S. (1932). Aboriginal navigation off the west coast of South America. *The Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, 62, 229-256.
- McGrail, S. (2001). *Boats of the world: from the Stone Age to medieval times*. Oxford: Oxford University Press.
- Medina, A. (1984). Embarcaciones chilenas precolombinas: La dalca de Chiloé. *Revista Chilena de Antropología*, (4).
- Moraleda, J. (1888 [1787]). *Exploraciones jeográficas e hidrográficas de José de Moraleda i Montero*. Santiago: Imprenta Nacional.
- Nieto, J. (1984). *Introducción a la arqueología subacuática*. Barcelona: CYMYS.
- Rieth, E. (1998). *Des bateaux et des fleuves, archéologie de la batellerie du Néolithique aux temps modernes en France*. París: Erance.
- Rosales, D. (1877 [1674]). *Historia general del Reino de Chile, Flandes Indiano*. Tomos I, II y III. Valparaíso: Imprenta El Mercurio.

EL *WAMPO* QUE NAVEGÓ EN EL LAVKENMAPU: UN REGISTRO DESDE EL *KIMVN* MAPUCHE, HACIA UNA REFLEXIÓN EN TORNO A LA TEORÍA DECOLONIAL

Nikolas Stüdemann Henríquez

INTRODUCCIÓN

Una tarde en septiembre de 2018, don Vicente ha recibido en su casa al autor de este artículo para conversar¹ acerca del *wampo*² lavkenche³. Al preguntarle sobre la utilización de esta canoa en el mar, hace una pausa y explica la importancia del *kimvn*⁴ («conocimiento mapuche») que a continuación entregaría. Relata que desde niño se interesó por escuchar a los abuelos y *kimce* («sabios») del territorio en el que fue criado, cercano a la ciudad de Tirúa. Ellos sabían acerca de la vida en tiempos antiguos. Su padre, don Segundo Huenupil (q. e. p. d.), fue un renombrado y querido *longko* en esa zona, quien compartía sus experiencias y conocimientos en el seno familiar. Para don Vicente, su *kimvn* es entonces una herencia que se ha transmitido generacionalmente desde tiempos ancestrales hasta el día de hoy. En otras palabras, lo que narra es un retrato vívido de lo que aconteció en aquel territorio en tiempos pretéritos, proyectándose incluso hacia varios siglos atrás.

Dicho esto, el entrevistado señala que el *wampo* se usó intensamente como medio de transporte entre el continente y la isla Mocha (ubicada frente al territorio donde él habita) antes de la llegada de los españoles. El mar en aquella época era apacible como un lago. Una vez asentados los europeos, sin

¹ Además del autor, participó en el registro de información para el presente artículo la encargada de Colecciones del Museo Mapuche de Cañete, Mónica Obreque Guirriman. Dicho registro se realizó entre el 10 y el 14 de septiembre de 2018.

² El término «*wampo*» se utiliza también para referir un receptáculo mortuorio de madera con forma similar a la de la canoa. Por razones de enfoque y extensión, este artículo se refiere exclusivamente a la canoa mapuche para la navegación.

³ Gentilicio para los mapuches originarios de territorios cercanos al mar.

⁴ En este artículo se utiliza el grafemario Raguileo para escribir palabras en *cezugin* (lengua mapuche-lavkenche).

embargo, los *gen* («espíritus, fuerzas») que viven en el mar se manifestaron ante el auge de la violencia y la insolencia humana, a saber: el derramamiento de sangre mapuche, la muerte sin la debida ceremonia funeraria y el parcial abandono de los protocolos ancestrales para adentrarse en el océano —la rogativa previa o *jejipun*, el «pedir permiso»—. Sin más, el mar se embraveció de tal manera, que la navegación en *wampo* entre isla Mocha y el continente dejó de ser factible.

En la actualidad es común observar el oleaje encrespado, los fuertes vientos y las corrientes en el canal de aproximadamente 35 km que separa la isla del continente —fenómenos que generan dudas acerca de la posibilidad de que esta aparentemente inestable embarcación hubiese podido surcar dichas aguas—. Los estudios arqueológicos, etnohistóricos y etnográficos no entregan datos concluyentes a ese respecto, ni tampoco sobre otros asuntos referentes a la navegación mapuche-lavkenche en el mar⁵. Hoy, por lo tanto, la pregunta es: ¿cuál es la relevancia del *kimvn* recién expuesto para dilucidar, por ejemplo, las características de la navegación mapuche precolombina en el mar y su merma en tiempos coloniales?

Desde este cuestionamiento, el presente artículo busca contribuir al saber en torno a los usos y características del *wampo* principalmente en las comunas de Cañete, Los Álamos, Contulmo y Tirúa (provincia de Arauco, Región del Biobío), la zona sociogeográficamente vinculada al Museo Mapuche de Cañete Ruka Kimvn Taiñ Volil Juan Cayupi Huechicura (en adelante, «MMC»), perteneciente al Estado de Chile. Lo específico de esta necesidad de registro se explica por la presencia en el museo de un *wampo* o canoa monóxila mapuche (fabricada de una sola pieza, en un tronco ahuecado) hallada en el lago Lanalhue en 1995, cuya enorme estructura de laurel estuvo ahí sumergida probablemente por siglos⁶. Desde el 2007, cuando comenzó a ser exhibida, la canoa del Lanalhue ha sido contextualizada según datos arqueo-

⁵ Tal como se detalla, el *wampo* que se conserva en el museo fue extraído desde un contexto lacustre. En cuanto a la navegación marítima, si bien existe un consenso de que los mapuches utilizaron embarcaciones para transportarse a islas del Pacífico, no se ha determinado de manera concluyente, por ejemplo, acaso lo hicieron por medio de *wampo*, balsa y/u otro tipo de embarcación.

⁶ La pieza no pudo ser fechada por método de radiocarbono debido a que resultó contaminada durante el proceso de conservación. Sus características hacen presumir, sin embargo, que se trata de un ejemplar antiguo.

lógicos y etnohistóricos referidos a su uso general en territorio mapuche, remarcándose su importancia como medio de transporte hasta mediados del siglo XX.

Para profundizar y complementar el registro mencionado, el principal objetivo de este texto –derivado de sesiones participativas con habitantes mapuches⁷ del territorio– es vincular el *wampo* con el territorio lavkenche desde el conocimiento local. Lo anterior implica recurrir a un saber que no necesariamente se condice con los registros científicos, etnohistóricos y etnológicos oficiales; en cambio, se presenta información de primera mano como una alternativa al predominio de crónicas con un filtro colonial y a la imposición de la racionalidad científica en los estudios sobre pueblos indígenas. A su vez, se propone abrir una discusión en torno a la pertinencia, potencialidad, ventajas y limitaciones de dicho ejercicio, que según la literatura actual en ciencias sociales, puede ser definido como un proceso museográfico de «decolonización» (Crow, 2011; Paillalef, 2016); este último concepto se entiende como el uso del saber, de la cosmovisión y de la espiritualidad indígena por sobre el conocimiento impuesto por poderes coloniales occidentales –basado en una lógica economicista-capitalista y científicista–.

El texto se enmarca, por consiguiente, en la particular propuesta museográfica del MMC, que desde 2005 lleva a cabo investigaciones en las que participan comunidades mapuche-lavkenches. El resultado, cristalizado en una nueva museografía desde 2010, ha sido incorporar una faceta activa del acontecer social y cultural mapuche desde la voz y conocimiento de sus protagonistas (ver Martínez *et al.*, 2005; Crow, 2011; Canals, 2017; Paillalef, 2017; Stüdemann, 2017).

A partir de un breve período de registro cualitativo en terreno, el presente artículo define líneas generales sobre las características y usos del *wampo* en el territorio señalado, abriendo al mismo tiempo la posibilidad de repensar críticamente las implicancias del proceso museográfico del MMC. En este sentido, se enfatiza el trabajo de autores predominantemente mapuches que proponen la decolonización del conocimiento como un eje fundamental para

⁷ En *mapuzungun*, el número plural se expresa por medio del morfema «*pu*» antes del sustantivo o adjetivo: el plural del etnónimo, por consiguiente, es «*pu mapuche*». En este texto, en cambio, se utiliza la variante adaptada al español, con la «-s» final como marca gramatical de número plural.

la emancipación del sujeto indígena. Respecto a esta discusión académica, el objetivo aquí es contribuir con una visión crítica sobre la importancia de dicho «retorno al *kimvn*» como alternativa a la visión oficial (o colonial) del Estado chileno, hoy bajo un prisma neoliberal. A partir de ejemplos del presente trabajo, vale la pena preguntarse lo siguiente: ¿Qué luces da al respecto el conocimiento *lavkenche* sobre el *wampo*? ¿Cuáles son los vínculos de esta canoa con los procesos históricos acontecidos en ese territorio, enmarcados según múltiples actores mapuches en un proceso de subyugación colonial? ¿Es posible reconstruir una historia mapuche-*lavkenche* desde un elemento como el que aquí se aborda?

El artículo se organiza en cuatro secciones. La primera contextualiza brevemente al *wampo* del Lanalhue en el proceso museográfico que ha impulsado este registro; la segunda presenta los resultados de dicho registro, proporcionando información que, desde el conocimiento local, instaura categorías básicas para entender la relevancia del *wampo* en el territorio, y la tercera problematiza esta recopilación de conocimientos, subrayando las diferencias entre la perspectiva colonial de la historia y el punto de vista de tipo mapuche decolonial. En la cuarta sección, por último, se concluye que al definir la materialidad de un objeto en su relación con fenómenos históricos, sociopolíticos, culturales y económicos, la validación del *kimvn* es un ejercicio necesario tanto para la clarificación de procesos de dominación unilaterales como para la emancipación de sujetos subyugados.

EL *WAMPO* EN EL MUSEO MAPUCHE RUKA *KIMVN* TAIÑ VOLIL
JUAN CAYUPI HUECHICURA

Después de su reinauguración en 2010, la participación mapuche-*lavkenche* en el MMC ha persistido de manera intensa. En estrecha relación con el equipo del museo, numerosos integrantes de la sociedad local han participado en actividades culturales, educativas y de investigación patrimonial. Una de ellas consistió en una serie de talleres realizados en 2016 para evaluar y reimaginar la museografía del MMC. En uno de ellos se advirtió sobre la ne-

cesidad de complementar la curatoría relacionada al *wampo* con el *kimvn* local y se propuso vincular la desaparición de la canoa con sucesos acaecidos en el territorio. Uno de los participantes señaló:

La mayoría de los mapuche antiguos vivían en los bordes de los ríos. Debemos relacionar esto a nuestros tiempos. Para construir un *wampo* había árboles antiguos, y se escogía sólo uno, no se cortaban todos. Se le pedía permiso al bosque. Esto ha cambiado porque ahora los ríos ya no tienen agua. Debemos ir ahí y preguntarnos por qué ya no tienen agua. Porque los que vinieron no cuidaron la tierra. Plantaron eucaliptos, sacaron todo lo que producía agua, el bosque, la medicina [...]. Por eso, en este museo, debemos mostrar cómo esto ha cambiado durante el tiempo y por qué. (*Kimce*, MMC, 2016).

Una sugerencia recurrente en el taller fue intensificar el uso del *kimvn* local al definir la cultura mapuche y anexar una mirada crítica sobre los procesos sociopolíticos, económicos, ecológicos y culturales relacionados con temas u objetos, destacándose esta propuesta en relación al *wampo*. Esto se explica por cuatro motivos fundamentales. En primer término, por la importancia que la navegación ha tenido en la historia del territorio lavkenche («la gente del mar»); enseguida, por la relevancia del objeto en sí mismo (una canoa única en su tipo, antigua, hallada en el territorio); y en tercer lugar, por la potencialidad museográfica del espacio donde es exhibido (es el único objeto dentro de la sala 5, denominada «Nometulafken»). Finalmente, y como ya fue mencionado, porque su descripción se basa primordialmente en datos no necesariamente ligados al contexto local de su utilización: de hecho, los paneles en la sala solo describen su morfología, hallazgo y conservación, con datos generales sobre la navegación indígena en lo que es hoy el sur de Chile.

A su vez, la revisión bibliográfica disponible en la plataforma web del MMC⁸ (como parte de la sección «Colecciones Digitales») entrega contenidos similares a los que ofrece la sala en cuestión, si bien en mayor profundi-

⁸ Para una detallada descripción del *wampo* en los términos que se definen en este párrafo, revisar el documento completo en: www.museomapuchecanete.cl/sitio/Contenido/Colecciones-digitales/71431:Navegantes-mapuche-lavkenche-hallazgo-y-conservacion-del-wampo-en-el-lago-Lanalhue

dad. Estos se centran en el uso socioeconómico del *wampo* a través de crónicas sobre su construcción⁹, del relato de Pascual Coña¹⁰ (1930) y de aproximaciones de José Bengoa (2007) a la sociedad ribereña¹¹. Todo este material se basa, sin embargo, principalmente en observaciones de terceros¹², es decir, en descripciones e interpretaciones del mundo mapuche realizadas «desde afuera». Dicha situación plantea una interrogante clave que inspira esta publicación: ¿cuál es la relevancia que las comunidades lavkenches actuales atribuyen al *wampo* y a sus prácticas asociadas?

UN NUEVO REGISTRO: EL *WAMPO* QUE NAVEGÓ EN EL LAVKENMAPU

El territorio sociogeográficamente vinculado al MMC es referencial, ya que también se han relacionado con la institución mapuches de otras áreas. A su vez, la museografía de la institución no hace referencia exclusivamente a la denominada cultura lavkenche (que, de hecho, abarca un territorio mucho más extenso que el señalado), aunque es esa el área donde la mayor parte de los participantes en los procesos museográficos referidos vive.

Por ello, para la presente investigación se definió como universo de estudio las comunidades mapuches del mencionado territorio que colindan con cuerpos de agua en los cuales se usó el *wampo*. Se seleccionaron seis zonas que representan distintos contextos sociales, culturales y ecológicos del área: Cañete, Cayucupil, Ponotro, lago Lanahue (Elicura), lago Lleulleu (Lorcura) y Tirúa (Cerro Negro). Se realizaron conversaciones y entrevistas semiestructuradas a un total de ocho personas reconocidas por sus conocimientos acerca de la canoa. Gracias a esta información, se pudo categorizar el *wampo* según su

⁹ Diego de Rosales (1887), por ejemplo, describe detalladamente la confección del *wampo* con troncos de árboles nativos y su uso para el transporte y la pesca en el mar durante la segunda mitad del siglo XVII.

¹⁰ Son de remarcar los usos alternativos que señala Coña: como recipiente para fabricar chicha de manzana y como receptáculo mortuario.

¹¹ Citando e interpretando numerosas crónicas de los primeros conquistadores que arribaron a los ríos al sur del Itata, Bengoa demuestra la importancia del *wampo* como medio de transporte para fines sociales y comerciales en la sociedad prehispanica.

¹² Los relatos de Pascual Coña podrían considerarse una fuente primaria. Sin embargo, fueron traducidos y editados por el monje capuchino Ernesto Wilhelm de Moesbach, quien interpretó ciertos pasajes desde su perspectiva católica, europea y colonial (Vargas Paillahuque, 2015).

utilización lacustre, fluvial y marítima, organizándose los relatos según algunos cruces y rutas en el territorio¹³.

TRAVESÍAS LACUSTRES: EL *WAMPO* EN EL LAGO LLEULLEU (VER MAPA EN ANEXO 1)

El uso del *wampo* en este lago fue intenso, ya que representaba la principal forma de contacto entre los asentamientos mapuches de la ribera. Tal es el caso de las familias que vivían en las áreas de Huillinco, Huallepén, Lorcura y Paillaco. El matrimonio de don Juan y doña Ana, ambos Pilquiman, recuerda estos tiempos. Ella vivía en la reducción llamada «Milkihue», y hacia finales de la década del 40 —a los ocho años— observó los últimos *wampo*. También don Juan era un niño en ese tiempo y se enteraba de la situación en otras reducciones a través de los extensos *kojagtun*¹⁴ de los *longko* cuando llegaban en *wampo* a su territorio.

Los pasajeros se solían trasladar temprano por la mañana y al atardecer, los períodos del día en que el lago se mostraba más calmo. Esta medida era necesaria, ya que «el *wampo* es muy celoso, si le entra un poco de agua se pone a titubear» (don Juan). La dificultad mayor se presentaba al ingresar al lago, pero una vez dentro y tomando cierta velocidad, la embarcación se mantenía estable. Los Pilquimán recuerdan que cuando la tripulación era numerosa (cinco personas), manejaban la canoa dos hombres sentados, que manipulaban cuatro remos apoyados en una toletera¹⁵. Con pocos pasajeros bastaba un remador, en tanto que un «guía» parado en la popa maniobraba siempre una paleta a guisa de timón.

En las zonas de Huallepén y Rukañanco (Huillinco), doña Isabel Llanquileo navegó en *wampo* hasta que tuvo siete años (alrededor del año 1960). Ella comenta que esta navegación era muy común: «Casi todos tenían uno, era un ir y venir». Junto con su esposo, don Pascual Pilquiman, explica que el tamaño máximo de las canoas era de unos 6 m de largo por alrededor de

¹³ Dado que la densidad de cruces y rutas fue muy alta, será necesario efectuar un registro más extenso para desarrollar un mapeo completo.

¹⁴ Saludo mapuche, en el que ambas personas (la visita y el anfitrión) explican de manera extensa tanto las actividades que realizaron ese día como su situación personal, de sus familias y su territorio, entre otros asuntos.

¹⁵ Estructura de madera en forma de «V» añadida al *wampo* para apoyar el remo y maniobrarlo.

1,2 m de ancho. Estos *wampo* se gobernaban desde atrás con un remo instalado sobre una toletera, y allí mismo en la popa se echaba tierra sobre la cual se habilitaba un fogón para calentar agua y temperar a los tripulantes —que normalmente no excedían las cuatro personas—. El *wampo* se acondicionaba así tanto para rutas extensas como para la pesca. Esta última constituía una actividad importante y se practicaba con *nylon*, empleando una moneda machacada como cucharrilla. Las jornadas eran fructíferas debido a la gran cantidad de róbalo y salmónes (que hoy han declinado ostensiblemente). También se extraía jarpa, clavándola con un arpón o una lanza desde la superficie.

Don Pascual y doña Isabel recuerdan que las familias se comunicaban desde una orilla a otra con señales de humo que advertían sobre la necesidad de ir a buscar cosas con el *wampo*. Era una invitación a la gente del otro extremo a visitarla navegando. En algunas ocasiones, las relaciones entre familias ribereñas se creaban y/o fortalecían gracias a esta canoa, ya que, como relató doña Isabel, los hombres de Paillaco, por ejemplo, la usaban para ir a buscar mujeres a Huallepén; una vez arriba del *wampo*, «los papás [de la mujer] ya no podían hacer nada».

Don Juan Viluñir, quien vivió cuando niño en la zona de Huillinco, recuerda el recorrido que el *wampo* de los Reinao hacía desde Huide (Huillinco) hasta el fundo El Pino. Era común ver estas canoas trasladándose por el circuito Huillinco-Huallepén-Hualle hasta Lleulleu (zona donde comienza el río del mismo nombre), desde donde se podía acceder al camino para abastecerse en Cañete, Quidico o Tirúa.

El *wampo* más antiguo en la memoria de Juan Pilquiman y de doña Ana era redondo en la base y sin quilla —elemento que, según explican, se introdujo posteriormente para estabilizar la embarcación y facilitar el corte del agua—. Lo mismo subraya don Juan Viluñir, quien solo desde la década de los 50 observó quillas en *wampo* tardíos del Lleulleu, trabajadas en la madera del mismo tronco. Expertos locales incorporaron también elementos más modernos, como una innovadora tecnología en la popa consistente en bisagras de metal liviano alineadas a cada lado del casco al nivel del área de flotación para mejorar la estabilidad.

EL *WAMPO* DE LA MACHI CLODOMIRA

En la zona de Huallepén, doña Ana Pilquiman recuerda que la machi Clodomira Mariñan se desplazaba en su *wampo* por el lago para cumplir con sus actividades en distintas áreas ribereñas. En una ocasión, doña Clodomira fue a buscar a la tía de doña Ana, gravemente enferma en Lorcura. Como el *wampo* era lo suficientemente ancho, la subieron a bordo y la sentaron en una silla. Lamentablemente no fue posible salvarla, falleciendo la paciente en Huallepén después de un breve tiempo de tratamiento (fig. 1).



Figura 1. Vista desde la costa de Lorcura hacia Huallepén, 2018. Fotografía de Mónica Obreque Guirriman.

EL OCASO DEL *WAMPO* EN EL LLEULLEU

Según Juan Pilquiman, el arribo de un programa de fomento productivo impulsado por la Corporación de la Reforma Agraria (CORA)¹⁶ en los años 60

¹⁶ Empresa estatal que condujo entre 1962 y 1978 la subdivisión de tierras derivada de la reforma agraria y apoyó las actividades agropecuarias en ellas.

fue un factor relevante que derivó en el total desuso de este tipo de embarcación. Para mejorar la producción forestal local, el programa introdujo en la reducción de Paillaco cuatro motosierras con las cuales se comenzaron a aserrar los árboles nativos (especialmente ciprés, lingue y laurel) en forma de tablas para múltiples usos. En paralelo, llegó a la comunidad un maestro afuerino experto en la construcción de botes de madera, quien traspasó sus conocimientos a los interesados, con lo cual el *wampo* pasó rápidamente a un segundo plano. Don Juan Viluñir, doña Isabel y don Pascual coinciden en señalar que en esa época se produjo un inmenso auge en la tala del ciprés para construir botes modernos en desmedro de la canoa.

Por su parte, don Pascual y doña Isabel Llanquileo relacionan el fin del *wampo* con la llegada al Lleulleu de la compañía agroforestal Crece, hoy Mininco. A mediados de los años 70, la compañía llevó a cabo enormes quemas de bosque nativo en Paillaco. «Me acuerdo cómo se quemaban esos árboles, todos parados los quemaron», asegura doña Isabel, señalando asimismo que, después de eso, ya no fue posible encontrar *pejiñ* (árboles nativos maduros) del tamaño necesario para un *wampo*. El matrimonio Pilquiman Llanquileo dice que la madera nativa se convirtió desde los años 70 en un preciado bien de comercialización. En cambio, antes del fomento forestal, en Lleulleu solo se derribaban árboles para construir una casa o una canoa, y el resto no se tocaba.

USOS DEL *WAMPO* EN EL LAGO LANALHUE (VER MAPAS EN ANEXOS 2 Y 3)

Al escuchar la historia del *wampo* del Lanalhue que hoy se encuentra en el museo, don Miguel Liuiqueo, *longko* en la zona de Elicura (un importante asentamiento mapuche al borde de este lago), replica que su conservación se debió a que permaneció por siglos en contacto con el lago. Añade que nunca debió salir de ahí, pues ese era su lugar, como parte del territorio, sumergido en las aguas que surcó. Opina además que no tiene sentido darle valor en un museo chileno, tomando en cuenta las condiciones de opresión que el Estado ejerce sobre los mapuches. Hecha esta introducción, don Miguel remarca que la canoa —numerosa en el área— fue fundamental para la vida en Elicura, como transporte de personas y para la pesca de los abundantes ejemplares

en el lago. Se trataba del único medio para movilizarse de manera rápida, ya que antes de la llegada de los colonos (españoles, chilenos y alemanes, principalmente a Contulmo) los caminos solo eran huellas que sorteaban un sinnúmero de quebradas, cerros y diversas dificultades.

Según don Miguel y doña Lucinda Antil (*papay* del mismo territorio), el abastecimiento en Elicura se realizaba antiguamente en *wampo* hacia Puerto Peleco para luego seguir por vía terrestre hacia Cañete. Doña Lucinda recuerda los tiempos en que Contulmo (a unos 10 km) no existía como pueblo¹⁷, por lo cual Cañete, a casi un día de viaje en *wampo* y por tierra, era la única opción que tenía su abuela para comprar mate y azúcar, entre otras mercaderías. Posteriormente, un matrimonio «gringo» abrió un negocio en Contulmo, momento desde el cual, al menos como alternativa para el abastecimiento cotidiano, el *wampo* perdió importancia.

En cuanto a la conexión entre comunidades ribereñas, el *wampo* enlazaba Elicura principalmente con el valle de Buchoco y la zona de Lincuyin, entre otras. De manera similar a lo que ocurría en el lago Lleulleu, se creaban relaciones políticas y familiares entre reducciones separadas por el cuerpo de agua.

El *wampo* también se usó para comercializar y sociabilizar a larga distancia con comunidades ubicadas hacia la costa marítima. Al respecto, don Miguel refiere la ceremonia del *xavkintun* (intercambio de semillas, alimentos y otros objetos, como también de conocimientos, sin utilizar dinero), para la cual los habitantes de la costa cruzaban el lago Lanalhue desde Puerto Peleco transportando principalmente mariscos y otros productos del mar que intercambiaban en Elicura por animales, entre otros bienes.

LA DESAPARICIÓN DEL *WAMPO* EN EL LANALHUE

Ya bien entrado el siglo XX, nuevas formas de transporte fueron desplazando al *wampo*. Se arregló el camino hacia Contulmo y los colonos introdujeron paulatinamente el automóvil. Doña Lucinda recuerda la primera vez que vio

¹⁷ Contulmo fue fundado en 1884. Sin embargo, según este relato, varias décadas más tarde seguía siendo un caserío sin negocios que abastecieran a las comunidades mapuches aledañas.

un vehículo motorizado mientras cosechaba habas siendo una niña: repentinamente apareció una polvareda que rugía desde el camino, y ella, asustada, se escondió con otros miembros de su familia en una zanja desde donde vio pasar raudo este bloque de metal.

Se creó además la línea ferroviaria (Lebu-Los Sauces), que desde 1934 tuvo estaciones en Contulmo y Lanalhue, y posteriormente una parada también en Elicura (donde Meliman). Tal como en Lleulleu, el *pejiñ* —que, según doña Lucinda, no enverdece ni se pudre al cortarlo— se quemó tras la llegada de los colonos y no se pudieron construir más *wampo*. Conforme al *kimvn* de don Miguel, la práctica decayó debido a las guerras con españoles y chilenos, que imposibilitaron la persistencia de su uso masivo. Con tristeza, afirma que hoy nadie sabe del *wampo* en Elicura.

CRUCES FLUVIALES EN CAYUCUPIL: EL ACCESO AL RESTO DEL TERRITORIO
(VER MAPA EN ANEXO 3)

Don Juan Viluña, *lonkgo* en la comunidad Rukañirre del valle de Cayucupil, recuerda que hasta principios de la década de los '50 no había puentes que unieran su comunidad con el camino hacia la ciudad de Cañete. Pese a que se trataba solo de una huella, el viaje a esa localidad era necesario, pues en Cayucupil no había lugar alguno donde abastecerse. El *wampo* ofrecía entonces la única forma de cruzar el río Cayucupil para la mayoría de la gente (la otra opción era hacerlo a caballo o a pie a través de algunas zonas de poca profundidad). Con ese fin, existían canoas dispuestas en múltiples áreas, como el cruce de Rukañirre, el de Pulebu y, más hacia el oeste, el de Santa Ángela. Durante el invierno, relata don Juan, «el río parecía un mar. Hoy, casi no hay agua. Los sabios decían: se van a secar las aguas».

Los *wampo* podían ser particulares o comunitarios, y el *lonkgo* Viluña rememora que estos últimos eran un ejemplo de buena vecindad. En Rukañirre, por ejemplo, los habitantes se coordinaban para mantenerlo en buen estado, delegando además a un encargado que lo comandaba en las horas de mayor flujo: varios cruces por la mañana para emprender viaje y por la tarde para regresar. También abordaban la canoa algunos animales como chanchos, terneros, ovejas e, incluso, caballos mansos.

Si bien casi todos los habitantes eran capaces de conducir el *wampo*, la tarea era compleja. Una vez don Juan volcó, y era común ver a borrachos volver desde río abajo con la canoa al hombro, ofuscados y mojados luego de haberse dado vuelta.

La función del *wampo* no solo era práctica, pues también se utilizaba en verano para divertirse en el río. Había gente que hacía de esta embarcación su principal actividad, como los primos del *longko* Viluñir, que se «se criaron» sobre ella y que la fabricaban y la usaban con mucha pericia.

Este *wampo* de río se manejaba con una «palanca» o «garrocha» larga con la cual se impulsaba desde el fondo. El «timonel», quien la maniobraba dando impulsos río arriba, se posicionaba en la proa. Había que ganarle a la corriente varios metros en diagonal, para después dejarse llevar y así arribar a una altura similar al otro lado. Los pasajeros debían permanecer tranquilamente alineados para evitar balanceos.

Según don Juan, el *wampo* desapareció de Cayucupil durante el gobierno de Eduardo Frei Montalva, cuando se enripió y enderezó el camino a Cañete y se construyeron puentes y pasarelas para cruzar el Cayucupil: el *wampo* ya no pertenecía a esa época.

PONOTRO Y EL CRUCE DEL PELECO (VER MAPA EN ANEXO 3)

A lo largo del río Peleco había tres cruces principales de *wampo* en el área de Ponotro: uno hacia Huechicura, muy cerca del actual puente (ruta Cañete-Ponotro); otro en la zona de Los Vahos, que encaminaba hacia Puerto Peleco, y el otro más al sur, que era parte de la ruta hacia Paicaví. El primero era fundamental para abastecerse en Cañete; los demás, para trasladarse hacia otros territorios mapuches y, especialmente, para acudir a los *xavkintun* en el interior.

Como relata doña Luisa Marihuen, habitante del lugar, había una extensa ruta de comercio desde la costa al lago Lanalhue. En esas travesías participaba la familia completa, y tanto el viaje como el *xavkintun* eran una enseñanza para los niños. Doña Luisa remarca la dimensión social de este intercambio, ya que las familias creaban relaciones a partir de las cuales los jóvenes se conocían, hacían pareja y así comenzaban nuevos núcleos familiares. Era una

forma de compartir, «el verdadero *xavkin* antiguo», que en ciertas épocas del año (especialmente durante la siembra y cosecha del trigo y los frutos) tenía un carácter masivo, con pasajeros que portaban una gran diversidad de semillas, alimentos y otros objetos a bordo del *wampo*, en carretas y a caballo.

El matrimonio Obreque-Guirriman (don Sergio y doña Ester) guarda numerosos recuerdos del *wampo* en Ponotro. Cruzaban hacia Cañete en el de Bernardino Quidel, quien cobraba por un máximo de seis pasajeros. No existía puente alguno, y un grito lo alertaba para ir a recoger personas a toda hora. Gracias a estos cruces fluviales se constituyeron importantes redes comerciales entre los mapuches, la ciudad y otros asentamientos. Así, por ejemplo, la madre de doña Ester, doña Anita Guirriman Quidel, compraba azúcar, yerba mate y cigarrillos en Cañete, que transportaba en su canasto hasta áreas mapuches alejadas de la urbe (principalmente al sureste del lago Lanalhue) para intercambiarlos por quesos, huevos y pollos. También vendía mercadería en el mineral de Pilpilco para mantener a sus siete hijos, de los cuales era madre soltera.

El río Peleco era entonces más caudaloso. «Hoy no lleva ni la cuarta parte», asegura don Sergio, recordando que en tiempos de inundación «a veces no era cruzar el puro río, sino que había que cruzar como 500 metros de agua». Normalmente, el *wampo* se amarraba a un cable guía fijado de borde a borde para cruzar con mayor facilidad, aunque en las crecidas se maniobraba solo con garrocha (usando una técnica similar a la descrita para el caso del río Cayucupil, pero con el timonel ubicado en la proa) y un remo para los tramos más hondos.

Otro uso era el pesquero. Algunos hombres abordaban el *wampo* trasladándose rápidamente por el río hasta su desembocadura en el mar, donde la pesca era exitosa. Según doña Luisa, antiguamente no existían los anzuelos, y en su lugar se utilizaba un garfio amarrado a un alambre para enganchar a la presa por las agallas desde la superficie. Al igual que en el Lleulleu, se extraían solo ejemplares grandes para consumir en el momento, en una tarea que facilitaban las aguas cristalinas y los múltiples cardúmenes (hoy inexistentes debido a la escasez de caudal y al uso indiscriminado de redes, trampas y carnada).

Doña Luisa subraya que los accidentes en *wampo* eran comunes, por lo que cierta gente les temía. Era fácil asustarse a bordo debido al vaivén constante y a la alta probabilidad de darse vuelta si un tripulante hacía un movimiento brusco, según concuerda don Sergio. Doña Ester vivió una de estas experiencias extremas cuando, siendo una niña, intentó maniobrar un *wampo* para ir en búsqueda de su hermano, cayó al río y casi se ahogó. En este sentido, la madre de doña Luisa (doña Isabel Guirriman Anifñir) decía desde su *kimvun* que no era recomendable cruzar los cuerpos de agua al mediodía, ya que a esa hora los *gen* estaban especialmente activos y podían precipitar accidentes.

Los entrevistados calculan que en Ponotro hubo *wampo* hasta la década de 1950, aunque algunos pocos permanecieron hasta principios de los 70¹⁸. La canoa fue reemplazada por el bote, que si bien tenía más capacidad, era más lento y más difícil de maniobrar en el río. Al igual que en los otros territorios a los cuales se accedió, concluyen que las mejoras viales y la tala indiscriminada del *pejiñ* fueron los factores principales para su desaparición.

WAMPO MARÍTIMO: LA UNIÓN ENTRE EL CONTINENTE E ISLA MOCHA
(VER MAPA EN ANEXO 4)

La relación del *wampo* con isla Mocha (fig. 2) es fundamental en el *Lavkenmapu*, más aún si el interlocutor es originario de tierras cercanas a Tirúa, frente a la isla. Tal es el caso de don Vicente Huenupil, ya mencionado en la introducción, quien se interiorizó desde pequeño en el *kimvn* ancestral escuchando los *kojagtun* en su territorio con motivo, por ejemplo, de algún *eluwvn* (funeral) donde se conversaba durante días. Desde aquel intercambio de *kimvn*, él supo que, gracias al *wampo*¹⁹, la relación entre la numerosa población mapuche de isla Mocha —con anterioridad a su traslado forzado

¹⁸ Esta información concuerda con lo mencionado por don Santiago Guirriman (q. e. p. d.) en un registro etnográfico realizado anteriormente por el MMC (Menares *et al.*, 2007).

¹⁹ Según don Vicente, el *wampo* es posterior a la balsa (truncos amarrados con *voqui* [ramas de copihue]). Esta última es la que normalmente dibujan los cronistas que describen el cruce mapuche a isla Mocha.

al continente en el siglo XVII— era fluida con sus pares del continente²⁰. «El mapuche era muy preocupado, muy hermanable. Si no sabía de su gente en pocos días, partía a visitarlos para ver cómo estaban», comenta. El cruce se facilitaba por la relación de cordialidad entre los *gen* del mar y las personas. Estas últimas daban ofrendas al océano y se encomendaban a aquellos mediante *jejipun* cada vez que se internaban en las aguas, lo cual las mantenía en un permanente estado de calma. Nunca escuchó don Vicente historias sobre navegantes ahogados en esta aventura. Asimismo, la práctica de *gijatun* en el territorio —isla Mocha incluida— era muy intensa. Las personas respetaban su origen mapuche (los *peñi* siempre usaban manta, por ejemplo), lo cual creaba un balance en todo el territorio.



Figura 2. Vista de isla Mocha desde Cerro Negro, donde actualmente vive Vicente Huenupil, 2018. Fotografía de Mónica Obreque Guirriman.

²⁰ Entre 1685 y 1687, la Corona española trasladó a toda la población mapuche de la isla (la única y originaria de ese lugar) a los bordes del río Biobío para evitar que suministraran agua y víveres a los piratas ingleses y holandeses que amenazaban las costas de la colonia (Quiroz *et al.*, 1989, p. 25).

El *wampo* se utilizaba asimismo para viajar a grandes *xawvn* (reuniones para tratar temas importantes). Famosa fue una de estas reuniones en Tirúa, que convocó a habitantes de varios rincones del *butalmapu* (la unión política de la totalidad de los territorios mapuches) —entre ellos, un *longko* mestizo de apellido Mossi en representación de isla Mocha—. El encuentro debió acontecer durante el último tercio del siglo XIX y fue el último de este tipo en la región, lo cual quiere decir que, con posterioridad a su repoblamiento en 1850 —principalmente por pescadores y campesinos de la zona central, no mapuches (Quiroz, 1999)—, pudo existir en la isla una organización mapuche. Don Vicente escuchó a los *longko* comentar que los *werken* del *longko* Cayupi fueron emboscados y asesinados por el ejército de Trizano²¹ cuando viajaban desde el interior al *xawvn*, hecho muy resentido en la época.



Figura 3. Escultura de un *wampo* que representa el viaje hacia isla Mocha, ubicada en las cercanías de Tirúa, 2018. Fotografía de Nikolas Stüdemann.

²¹ Si bien don Vicente no habla de un año específico, su mención al militar chileno Pedro Héctor Trizano (quien dirigió patrullas de soldados en territorio mapuche entre 1885 y 1890, aproximadamente) hace fechar el mencionado *xawvn* en ese período.

El contacto con isla Mocha a través del *wampo* (fig. 3) era también de gran relevancia espiritual. Decían los «viejitos» que esta isla es un *xeg-xeg*, es decir, un cerro sagrado, con una laguna también sagrada. Don Vicente remarca que se trataba de «un paraíso espiritual» donde se iban los *am* —el *pvjvn* («almas») de la gente fallecida—. Hoy, sin mapuches ni *gillatun*, él duda de que la isla pueda mantener esta condición, además de lo cual concluye que el *kimvn* decayó en demasía debido a la imposición de la enseñanza colonial en toda la zona.

EL *WAMPO* EN LABORES MARÍTIMO-COSTERAS: DESDE PANGUE A MORHUILLA
(VER MAPA EN ANEXO 5)

En relación al uso del *wampo* en actividades costeras, doña Luisa Marihuén recuerda la historia de su abuela, doña Carlota Aníñir, en Pangué, Morhuilla y Ponotro. Desde la costa en Pangué, doña Carlota —oriunda de ese lugar— se embarcaba en su *wampo* para mariscar. Se trataba de una canoa de aproximadamente 2 m largo —más pequeña que la que utilizaban los hombres— y con capacidad máxima para tres tripulantes, construida por su abuelo especialmente para ella.

La señora Aníñir se crió en una familia de mar. Su padre, de hecho, se valía de la canoa para hacer labores de acercamiento en la caza de lobos marinos. Los usos de esta embarcación en las familias costeras eran múltiples: doña Luisa recuerda haber escuchado, por ejemplo, que en una oportunidad los lavkenches navegaron en *wampo* para recuperar objetos desde el famoso naufragio del transporte Angamos cerca de Morhuilla²². Según ella, el *wampo* era intensamente utilizado también más al sur, en toda la zona costera entre Tirúa, Quidico y sus inmediaciones.

Doña Carlota viajaba en su *wampo* hasta Morhuilla (fig. 4) por el norte. Su nieta señala que, aun cuando esta travesía era algo peligrosa, los canoeros conocían tan bien los vientos, las mareas, las rutas y sus atajos, que por lo general la sorteaban rápidamente y no pasaban zozobras. Los mariscos eran

²² El transporte Angamos —perteneciente a la Armada de Chile— naufragó el 6 de julio de 1928 entre los roqueríos de Morhuilla, dejando 266 fallecidos, en su mayoría, pasajeros civiles (Chamorro Moreno, 2016).

el principal sustento para los cuatro hijos de doña Carlota. Con su *wampo*, ella atravesaba decididamente los roqueríos semisumergidos, tarea casi imposible de efectuar a pie o a nado. Luego anclaba la canoa a un costado y la llenaba de erizos, lapas y piures de gran tamaño antes de que la marea subiera. Posteriormente, se trasladaba a pie desde Morhuilla a Lebu o desde Pangué a Cañete para vender su carga en aquellas ciudades. También sacaba algas para el consumo familiar: ulte, cochayuyo, luga y luce, que secaba durante el día en la playa y luego llevaba a casa para cocinar:

Calentaba una olla de greda gigante y ahí las ponía al rescoldo. Llevaba todo ese luce y ahí le daba vuelta y lo ponía de nuevo a secar... ¡Uuhh, qué era bueno...! Lo preparaba con milcao, no aplastado como ahora, sino que una cosa redondita como un berlín, y lo abría y le metía el luce adentro [...] Eran comidas sanas que ya nadie prepara, no hay tiempo ni *wampo* para ir a buscar. (Doña Luisa Marihuen)



Figura 4. Vista de Morhuilla desde el norte al sur, 2018. Fotografía de Mónica Obreque Guirriman.

Esta clase de *wampo* era solo de madera, sin clavos ni pegamento, y con quilla atrás y adelante para la estabilidad y el corte del agua, respectivamente. Para maniobrarlo se usaba una especie de remo largo que, con sutiles movi-

mientos («cuchareos») desde la popa, le daba impulso y dirección. A fin de protegerlo de la salinidad del mar se le aplicaba grasa de lobo marino, lo que evitaba que la madera se resecara.

En aquellos tiempos se organizaban también competencias de destreza con el *wampo* en el mar. Doña Carlota, por ejemplo, competía con una señora de Pangue por quién llegaba más rápido hasta determinado punto, sorteando las olas con osadía. A veces, estos certámenes se hacían con varios tripulantes, en *wampo* de grandes dimensiones.

Posteriormente, doña Carlota se casó con un *peñi* de Ponotro y se mudó a ese lugar, llevando la canoa consigo. Lejos del mar, le dio uso en el río Peleco para cruzar hacia Cañete. Tras su muerte, el *wampo* fue quemado por un familiar de Santiago que decidió deshacerse de todos los objetos de madera de la fallecida, tachándolos de «porquerías».

Para finalizar esta sección de registro, es importante destacar que la totalidad de los entrevistados en todas las áreas a las que se accedió concordaron en que el *wampo* se construía exclusivamente con hacha y azuela²³ —la primera, para talar el árbol nativo y darle la forma primaria, y la segunda, para ahuecarlo, creando el habitáculo al interior del tronco—. Las herramientas «modernas» como la motosierra, por el contrario, se asocian con otras embarcaciones y procesos industriales que derivaron en el ocaso de la canoa monóxila. La especie predilecta para su construcción fue el *xihue* (laurel) —coincidentalmente con el *wampo* del museo—, seguida por el mañío y el ciprés, mientras que para los remos se prefería lingue o avellano.

HACIA LA DECOLONIZACIÓN DEL CONOCIMIENTO Y EL TERRITORIO

Más ampliamente referido al proceso museográfico del MMC, el foco de análisis sobre el presente registro ha sido fijado desde la teoría de la decolo-

²³ Herramienta de carpintería para desbastar madera.

nialidad²⁴. Desde esta visión, la colonialidad ejerce «un patrón de poder que opera a través de la naturalización de jerarquías territoriales, raciales, culturales y epistémicas, posibilitando la re-producción de relaciones de dominación» (Restrepo y Rojas, 2010, p. 15), vínculos jerarquizados que son funcionales a la aplicación del capitalismo como lógica económica hegemónica. La propuesta decolonial, en síntesis, plantea superar esta dominación por medio de una liberación/desobediencia epistémica al conocimiento «universal» (impuesto desde el norte), para así liberar a un sujeto colonial (principalmente indígena) históricamente subalterno (Mignolo, 2010, 2011).

La elección de este enfoque teórico no es azarosa. Dice relación con los esfuerzos actuales que una parte importante de la intelectualidad mapuche está realizando para reconstruir su propia historia «desde adentro», ímpetu al cual el MMC no ha permanecido ajeno. En efecto, el giro museográfico hacia la participación iniciado en la institución durante la década pasada ha sido definido como «la decolonización del MMC»²⁵ (Paillalef, 2015) o como una «decolonización de la mirada» museográfica²⁶ (Crow, 2011).

Un buen ejemplo de la amplitud de los esfuerzos decoloniales en el Wajmapu²⁷ fue la creación en 2004 de la Comunidad de Historia Mapuche por parte de profesionales e intelectuales de este pueblo. En un ejercicio

²⁴ Como definen Restrepo y Rojas (2010, p. 17), el concepto de «colonialidad» se refiere al carácter inmanente de la modernidad como cruzada civilizatoria que crea un «nosotros» moderno y un «no-nosotros» inferior, al cual es necesario aplicar formas de conocimiento y dominación. «Colonialismo», por su parte, se refiere a una contingencia histórica, correspondiente a un proyecto político de dominación ejercido en tiempos coloniales. La «decolonialidad» y la «decolonización», en tanto, se refieren consecuentemente a procesos distintos de superación de la dominación: el primero, a la actual resistencia a la hegemonía de la episteme moderna y el capitalismo; el segundo, a una emancipación específica como la realizada por ciertas repúblicas en el siglo XIX. En este artículo, ambos términos se relacionan con la idea de «decolonialidad» debido a su uso indiferente por parte de los autores citados que definen el tema mapuche.

²⁵ Al respecto, Juana Paillalef, directora del MMC desde el año 2001, señala que este era una institución colonial que imponía una episteme occidental, en términos de dominación del Estado chileno sobre una cultura indígena subdesarrollada. Mediante la apertura del museo a las comunidades, se introdujo en la institución el protocolo, el ceremonial y el *kimvn* mapuche como eje para entender el territorio.

²⁶ Joanna Crow analiza cómo la comunidad local, una vez que ejerce grados de control sobre el espacio y la museografía, logra sortear las limitaciones de una institución colonial que en aquella época se perfilaba dentro del paradigma neoliberal-multicultural de administración de la cultura mapuche por parte del Estado chileno.

²⁷ La totalidad del territorio mapuche ancestral, también definido como la «nación mapuche».

contrahegemónico, el grupo ha publicado una serie de investigaciones críticas acerca del impacto del capitalismo extractivista y, en general, de la lógica neoliberal-intervencionista del Estado chileno sobre el pueblo mapuche (ver, por ejemplo, Nahuelpan *et al.*, 2012; Antileo *et al.*, 2015). En un proceso decolonizador, dichos trabajos acentúan la necesidad de repensar la propia existencia más allá de las clásicas categorías antropológicas e históricas y de las ciencias occidentales en general. Según la propuesta de esta corriente, las soluciones a las problemáticas sociales, culturales, políticas y económicas de los mapuches deben ser buscadas en el seno de sus propios saberes (por ejemplo, la memoria oral como fuente histórica), en su sistema normativo (el *admapu*) y en su cosmovisión/espiritualidad, es decir, en su propia experiencia de vida en el territorio.

Al mismo tiempo, es necesario definir el tipo de conocimientos y de agentes coloniales que oprimen al pueblo mapuche. Históricamente, estos se resumen en la imposición de la lengua castellana, de la religión (católica, evangélica), de las costumbres sociales y culturales, de los programas estatales de educación, salud y cultura, y de la epistemología occidental en general, todo lo cual es definido desde las esferas de poder *winka* (ver Calbucura, 2013, pp. 420-423; Antileo *et al.*, 2015, pp. 9-20).

En este texto se propone que el MMC ha sido un aporte como plataforma para la decolonización en las dos dimensiones mencionadas: en primer lugar, apoyando el rescate de conocimientos de un sujeto colonial subalterno; en segundo término —y obviándose el filtro occidental/moderno/científico que ha construido una versión «universal» de la historia—, posicionándose como una arena para debatir un proceso político-territorial específico, esto es, la imposición de un poder hegemónico en el Lavkenmapu²⁸.

Es preciso aclarar que no se plantea aquí la existencia de una «esencia cultural mapuche» ni se sugiere que este pueblo esté predeterminado a actuar de alguna manera (según el *admapu*). Por el contrario, se argumenta que no hay un sujeto preexistente y que la idea de «autenticidad» y la constitución de un sistema normativo particular se han creado en oposición a

²⁸ En este contexto, más precisamente en los talleres efectuados el año 2016, surge la necesidad de profundizar el conocimiento lavkenche acerca del *wampo*.

un orden dominante. Como sujeto colectivo, los mapuches emergen en una contingencia histórica colonial, situándose en los márgenes de la sociedad oficial en un proceso de subjetivación por desidentificación con los agentes opresores (ver Ranciere, 2006, 2011). Se evita así el «populismo epistemológico», definido por Grosfoguel (Montes Montoya y Busso, 2007) como la romantización del indígena, al cual se atribuye un conocimiento esencial, original y orgánico sin analizar su potencial decolonial (condición disruptiva de un orden impuesto). Esto último puede exacerbar procesos etnonacionales que no son necesariamente del tipo emancipatorio, sino que más bien generan nuevas dominaciones del indígena sobre el indígena (con un grupo dominante que define, por ejemplo, las características necesarias del ser indígena).

EL *WAMPO* COMO PROTAGONISTA DE UNA HISTORIA (PRE)COLONIAL

¿Cómo puede aplicarse actualmente la idea decolonial a un objeto como el *wampo*? O, inversamente, ¿cómo puede el *kimvn* sobre el *wampo* ser una herramienta crítica de la colonialidad para el pueblo mapuche? A partir de estas preguntas básicas, esta y la siguiente sección incluyen un breve ejercicio de análisis²⁹. En su origen, el *wampo* fue un elemento precapitalista, vinculado a dinámicas sociales y económicas previas al arribo de fuerzas coloniales en el territorio (Bengoa, 2007). En efecto, se trata de un objeto definido como «precolonial» no solo por su comprobada existencia en tiempos precolombinos, sino porque representa la «autenticidad» del sujeto mapuche en el sentido emancipadoramente político del término. Esta idea es respaldada por el relato sobre su desaparición en el canal marítimo de isla Mocha, que narra un quiebre radical del mundo mapuche original debido al arribo de un agente colonial dominante: un antes y un después que se consuma cuando los *gen* reaccionan, el mar embravece y el *wampo* desaparece.

Más allá de la vida precolonial, el *wampo* representa también, sin embargo, la colonialidad del sujeto mapuche como un subalterno del orden

²⁹ No es el afán de esta sección hacer una crítica profunda a los programas de fomento productivo o desarrollo indígena del Estado chileno; aquello escapa al foco de este artículo. En cambio, se articula aquí una secuencia de hechos concretos que derivaron en la desaparición del *wampo*.

capitalista impuesto, ya que siguió siendo uno de sus principales medios de transporte incluso después de la introducción de un «capitalismo intensivo»³⁰ por parte del Estado chileno en el siglo XIX. Una de sus funciones principales fue, como se expuso más arriba, relacionarse con los mercados en las nuevas ciudades. Ello inserta a esta canoa como herramienta clave en el proceso colonial de extensión del capitalismo en el territorio (consolidando, por ejemplo, una nueva forma de alimentación dependiente de productos industriales). No obstante, el *wampo* se usaba paralelamente para actividades económicas alternativas al capital, como la pesca de autosubsistencia, el *xavkintun* y otras relaciones de intercambio interreducciones. Este cruce de un objeto precolonial con la modernidad capitalista se observa tardíamente también en su materialidad y prácticas asociadas, como la anejió al casco de bisagras de metal y la pesca con *nylon*, ambas en el lago Lleulleu.

Si bien hubo campañas oficiales para eliminar al *wampo* a principios del siglo XX³¹, el presente registro indica que su uso persistió al menos hasta mediados de la década de 1970. Fue en un período específico del capitalismo cuando la canoa desapareció completamente de la vida cotidiana mapuche. Según los entrevistados, el declive final comenzó con el auge agroforestal impulsado por el Estado en los años 60, para luego intensificarse en los 70 con la irrupción en zonas ribereñas de grandes compañías agroforestales privadas acorde al modelo neoliberal³² impuesto en dictadura, lo que terminó acabando con la materia prima de la canoa.

³⁰ Se diferencian aquí los estadios del capitalismo en lo que hoy es el territorio de Chile, que pasaron de uno colonial básico de extracción extensiva de recursos (hasta principios del siglo XIX) a otro industrial-mercantil controlado por una oligarquía organizada en monopolios (desde la segunda mitad del siglo XIX) y enfocado principalmente en la explotación minera (Segall, 1953).

³¹ Ver «Una historia desconocida: navegantes mapuche lavkenche», en www.museumapuchecanete.cl/sitio/Contenido/Temas-de-Colecciones-Digitales/71238:Una-historia-desconocida-navegantes-mapuche-lavkenche

³² El neoliberalismo —lógica económica, social y política hegemónica que actualmente incluye al sujeto colonial mapuche como subalterno— ha sido definido de diversas formas como una ideología que da primacía al mercado en cuanto sistema económico. En este sentido, es un conjunto de políticas globales cuyo objetivo es realzar formas de acumulación de capital, además de una racionalidad política con tecnologías de contabilidad y gobernanza originalmente desarrolladas por empresas capitalistas (Peck, 2010; Harvey, 2005).

UNA APROXIMACIÓN AL *WAMPO* EN EL LAVKENMAPU

Desde el *kimvn* mapuche, un *mapu* o territorio está compuesto por una serie de elementos intrínsecamente relacionados que se regulan a través de un sistema normativo: el *admapu*. Este comprende un orden social, espiritual, económico y político que resulta de una relación recíproca generada entre las personas mapuches (el *che*) y el espacio territorial que habita (Marimán *et al.*, 2006, p. 273), regulando los roles de estas y la interacción con su medio. Más allá de ello, sin embargo, el *admapu* también constituye y hace respetar un balance con las fuerzas inmateriales y espíritus que habitan este mundo (por ejemplo, los *gen*) y también con el cosmos, las divinidades y los ancestros que lo influyen desde otros niveles (Melín *et al.*, 2016). En la práctica, este balance se establece a través tanto del complejo ceremonial mapuche, del uso de la lengua y del protocolo político y espiritual como de la conservación de la flora y fauna nativa o de los cuerpos de agua (que en sí mismos pueden ser *gen*, o bien, conforman los ambientes donde estos habitan) (Melín *et al.*, 2016), entre otros elementos.

Si bien el *admapu* tiene características generales en todo el *Wajmapu*, cada territorio tiene al mismo tiempo su *admapu* propio, tomando en cuenta los rasgos de sus habitantes y de su geografía. Junto con elementos de territorios interiores como sus ríos, lagos, bosques y *wampo* de agua dulce, etc.³³, el mar es lo específico del Lavkenmapu: los *gen* marítimos, los mariscos y peces, las islas y roqueríos, y también las canoas que lo surcaron.

Según el *kimvn* local, ciertas prácticas fundamentales relacionadas con el *wampo* contribuyeron a resguardar el mencionado balance entre las diversas dimensiones del territorio en cuestión. En ellas, la población lavkenche colaboró con sus pares, creó familias extensas y alianzas políticas, e intercambió objetos y conocimientos constituyendo lo que hoy se entiende como «Lavkenmapu». Algunas de dichas prácticas son las siguientes:

³³ El área del Lavkenmapu que aborda este artículo tiene como límite social, geográfico y cultural la cordillera de Nahuelbuta por el este.

(a) La vida cotidiana y el *xavkintun*. El cruce de ríos y lagos creó relaciones de consanguinidad y amistad entre distintos territorios, uniendo asentamientos mapuches por medio de los cuerpos de agua. Propició, además, el intercambio de productos y de *kimvn*, y la creación de relaciones familiares por medio del movimiento específico del *xavkintun*.

(b) El *xawvn* y otras reuniones. Las autoridades mapuches se desplazaron en *wampo* para asistir a reuniones de gran importancia sociopolítica. Estos lazos, que conformaron políticamente la unión de distintos *lov* en el Lavkenmapu, a la vez que vincularon ese territorio con el resto del *butalmapu* (unión política extensa con territorios del interior, del norte y del sur) fueron cruciales desde la época precolonial hasta los tiempos de resistencia al orden colonial. Debe subrayarse también la asistencia a ceremonias como el *eluwvn* y la práctica transversal del *kojaqtun* como protocolo de visita.

(c) El ámbito espiritual y medicinal de la *machi*, que pudo reproducirse en las riberas de los lagos por medio del *wampo*, lo que resulta crucial para mantener un balance entre los elementos del territorio.

Sobre la base de una relación de reciprocidad con los *gen* que habitan los cuerpos de agua o que proveen la materia prima de los bosques, para navegar en el Lavkenmapu el *wampo* necesitaba a su vez del mencionado balance, a cuyo descalabro violento atribuyen las personas aquí entrevistadas la desaparición de estas canoas.

Es destacable que este *kimvn* sobre el ocaso de la canoa monóxila se diferencie radicalmente de la lógica colonial economicista-capitalista predominante, que atribuye el desuso del *wampo* al progreso y desarrollo de la zona (inserción inevitable de la industrialización, apertura del mercado de la madera, etc.)-. Según este tipo de explicación (por medio de la cual se justifican los programas de intervención estatal), el *wampo* es un objeto del pasado que indefectiblemente desapareció, en un proceso evolutivo de «mejoramiento» de la calidad de vida en los asentamientos mapuches. En su versión neoliberal-agroforestal, el capitalismo tardío es presentado como la única opción para gobernar un territorio y administrar a su población.

De esta manera, el aporte del *kimvn* al saber en torno a la navegación mapuche antigua (el *wampo* en un contexto «original» y, posteriormente, su uso por parte de un sujeto subalterno) no puede ser incorporado al conocimiento oficial ni someterse a la validación de agentes coloniales. Por el contrario, es un cuerpo de conocimiento disruptivo, creado en los márgenes de las esferas de poder de la sociedad colonial y que desafía las certezas de la historia oficial.

CONCLUSIÓN

Desde una perspectiva mapuche, el *wampo* debe ser considerado parte indisoluble del *Lavkenmapu*, inserto en un complejo de elementos interrelacionados (el *lavkenche*, la flora y fauna, los cuerpos de agua, los *gen*, etc.) regido por un sistema normativo (*admapu*) que mantiene su balance. Esta comprensión del territorio y de la función de sus objetos se encuentra en constante tensión con el orden dominante —en este caso, el Estado chileno—, que administra el territorio y su población unilateral y autoritariamente, bajo una lógica colonial, capitalista y cientificista (instaurando y defendiendo, por ejemplo, la industria agroforestal como una actividad inevitable en el territorio en cuestión).

La relevancia de este trabajo —que nace de la necesidad de un sujeto subalterno expresada en una plataforma decolonial como el MMC— es, por una parte, entregar un registro cualitativo sobre el *wampo* basado en el *kimvn* y, por otra, poner de manifiesto un ejercicio decolonial practicado actualmente por múltiples actores mapuches. En cuanto al primer punto, las líneas generales de la navegación fluvial, lacustre y marítima se han definido por medio de relatos que remarcan la importancia del *wampo* en dimensiones constitutivas del *Lavkenmapu* —entre otras, el desarrollo de actividades de tipo medicinal y espiritual, y la creación de redes tanto de intercambio comercial y de conocimientos como de lazos familiares, políticos y de amistad—. Todas estas prácticas han sido realizadas no solo por un sujeto precolonial³⁴ que representa un «mundo original» violentamente quebrado con

³⁴ Como se señaló, el término no se refiere necesariamente al indígena precolombino, sino que subraya una autenticidad opuesta al orden dominante y tiene, por lo tanto, un sentido político disruptivo.

la irrupción europea, sino también por un sujeto subyugado que navega el *wampo* como herramienta de resistencia (*travkintun*, *trawun*, autosubsistencia, etc.). Simultánea y paradójicamente, sin embargo, este pueblo oprimido utilizó la canoa también como medio de inserción en las redes del capitalismo.

El ejercicio decolonial entrega luces sobre el *wampo* como protagonista de una historia que comienza en los mares calmos de isla Mocha prehispánica y finaliza con la irrupción de la agroforestería neoliberal, ofreciendo una mirada analítica para entender este cruce entre precapitalismo y modernidad que resulta a primera vista contradictorio. Se trata de la imposición de un orden colonial y, por ende, de la creación de un sujeto colonial mapuche, quien evoca su autenticidad como constitutiva de su propio sujeto en la medida en que se opone radicalmente al orden dominante; sin embargo, evoca también al sujeto subyugado que, si bien debe insertarse en dinámicas del capitalismo como estrategia de supervivencia, no deja de buscar alternativas emancipatorias.

Este tipo de ejercicio decolonial no busca ser validado por la ciencia ni la historia oficial, porque es una mirada desde la otra trinchera. Es la emergencia del *kimvn* como conocimiento disruptivo creado en oposición a la hegemonía del conocimiento «universal», dando cuenta de un proceso colonial de subyugación violenta en un territorio determinado. Es el conocimiento de aquel *lavkenche* que navegó a la Mocha en *wampo* con la venia de los *gen*, pero también de aquel que —una vez instaurado el orden colonial— creó estrategias de supervivencia navegando lagos, ríos y mares hasta que los límites del capitalismo tardío lo permitieron.

AGRADECIMIENTOS

Se agradece especialmente a todas las personas que participaron como entrevistados en esta investigación. Muchas gracias por compartir tan valioso *kimvn*.

Se agradece a Alex Duprat por la confección de los mapas incluidos en los anexos de este artículo y a Maximiliano Muster y Mónica Obreque Guirriman por la edición final de los mismos.

REFERENCIAS

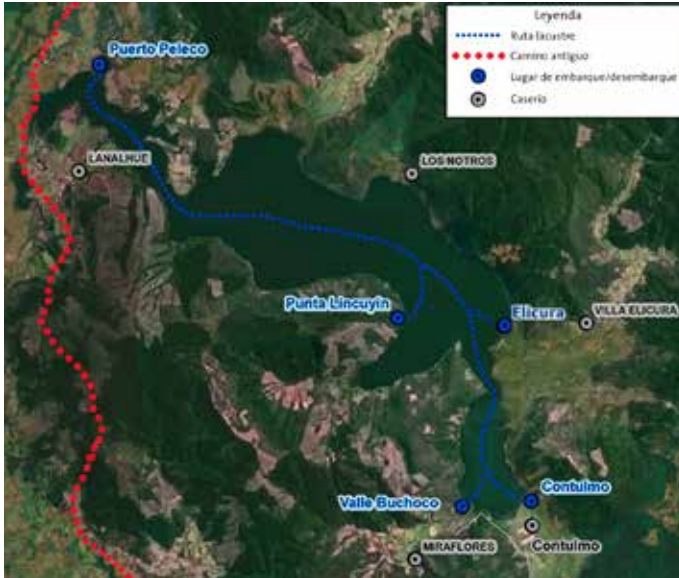
- Antileo, E., Cárcamo, L., Calfío, M. y Huinca, H. (2015). *Awükan ka kuxankan zugu Wajmapu mew. Violencias coloniales en Wajmapu*. Temuco: Ediciones Comunidad de Historia Mapuche.
- Bengo, J. (2007). *Historia de los antiguos mapuches del sur*. Santiago: Catalonia.
- Calbucura, J. (2013). La descolonización del saber y el ser mapuche: un caso de estudio al celebrarse el bicentenario de la construcción de la República de Chile. *Polis, Revista Latinoamericana*, 12(35), 405-427.
- Canals, A. (2017). Participación y representación de los pueblos originarios en los museos. El caso del Museo Mapuche de Cañete Ruka Kimvn Taiñ Volil. En *Usos políticos del patrimonio cultural* (pp. 53-78). Edicions de la Universitat de Barcelona.
- Chamorro, M. (2016). *Hundimiento del transporte Angamos*. Portal de los Siete Mares. <http://mardechile.cl/wordpress/?p=5396>
- Coña, P. (1930). *Vida y costumbres de los indígenas araucanos en la segunda mitad del siglo XIX*. Santiago: Imprenta Universitaria.
- Crow, J. (2011). The Mapuche Museum of Cañete (1968-2010): Decolonising the Gaze. *Journal of Latin American Cultural Studies*, 20(2), 161-178.
- De Rosales, D. (1877). *Historia general del reyno de Chile, Flandes Indiano*. Tomos I y II. Valparaíso: Imprenta de El Mercurio.
- Harvey, D. (2005). *A brief history of neoliberalism*. Oxford: Oxford University Press.
- Marimán, P., Caniuqueo, S., Millalén, J., y Levil, R. (2006). *¡Escucha, winka!* Santiago: Lom.
- Martínez, S., Menares, C., Mora, G., y Stüdemann, N. (2005). *Primeras Jornadas de Reflexión con las Comunidades Mapuche*. Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- Melin, M., Coliqueo, P., Curihuinca, E., y Royo, M. (2016). *Azmapu. Una aproximación al sistema normativo mapuche desde el rakizuam y el derecho propio*. Santiago: Instituto Nacional de Derechos Humanos.
- Menares, C., Mora, G., y Stüdemann, N. (2007). *Primera exploración etnográfica para la nueva museografía. Museo Mapuche de Cañete*. Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- Mignolo, W. (2010). *Desobediencia epistémica: retórica de la modernidad, lógica de la colonialidad y gramática de la descolonialidad*. Buenos Aires: Ediciones del Signo.

- (2011). *The darker side of western modernity: Global futures, decolonial options*. Durham: Duke University Press.
- Montes, A., y Busso, H. (2007). Entrevista a Ramón Grosfoguel. *Polis Revista Latinoamericana*, (18). www.analectica.org/articulos/mtzandrade-grosfoguel/
- Nahuelpan, H., Huinca, H., Mariman, P., y Cárcamo-Huenchante, L. (2012). *Ta iñ fijke xipa rakizumeluwün. Historia, colonialismo y resistencia desde el país mapuche*. Temuco: Ediciones Comunidad de Historia Mapuche.
- Paillalef, J. [Educación & Mediación]. (2016, 11 de enero). *Descolonización del MMC en el territorio Mapuche-Lafkenche* [Archivo de video]. Disponible en www.youtube.com/watch?v=vPyQ6Dn_DE8
- (2017). ¿Activismo cultural y/o mediación?. *XALKAN. Nuevo Boletín del Museo Mapuche Ruka Kimvn Taiñ Volil Juan Cayupi Huechicura*, (1): 42-56.
- Peck, N. (2010). *Constructions of neoliberal reason*. Oxford: Oxford University Press.
- Quiroz, D. (1999) Palabras rotas: Los estudios antropológicos sobre isla Mocha. Facso Publicaciones. www.facso.uchile.cl/publicaciones/biblioteca/docs/islamocha/islamocha.pdf
- Quiroz, D., Sánchez, M., Zumaeta, H., y Cárdenas, G. (1989). Reconocimiento antropológico de la isla Mocha. *Boletín Museo Mapuche de Cañete*, (5): 23-30.
- Restrepo, E., y Rojas, A. (2010). *Inflexión decolonial: fuentes, conceptos y cuestionamientos*. Popayán: Universidad del Cauca.
- Segall, M. (1953). *Desarrollo del capitalismo en Chile: cinco ensayos dialécticos*. Editorial del Pacífico. Disponible en <https://historiadetodos.files.wordpress.com/2013/03/desarrollo-del-capitalismo-en-chile.pdf>
- Stüdemann, N. (2017). Proceso participativo con comunidades lavkenche para la renovación del Museo Mapuche. Resultados y consideraciones desde dos experiencias de trabajo. *XALKAN. Nuevo Boletín del Museo Mapuche Ruka Kimvn Taiñ Volil Juan Cayupi Huechicura*, (1): 57-77.
- Rancière, J. (2006). *The politics of aesthetics*. Bodmin: MPG Books Ltd.
- (2011). *El tiempo de la igualdad: diálogos sobre política y estética*. Barcelona: Herder.
- Vargas, C. (2015). Silenciar el lenguaje: Relato y traducción sobre el caso de Pascual Coña. En *Awikan ka kuxankan zugu Wajmapu mew: Violencias coloniales en Wajmapu* (pp. 207-238). Ediciones Comunidad de Historia Mapuche.

ANEXO 1. MAPA DE LA NAVEGACIÓN EN *WAMPO* EN EL LAGO LLEULLEU
(CONFECCIONADO POR ALEX DUPRAT EN ARCGIS, 2018)



ANEXO 2. MAPA DE LA NAVEGACIÓN EN *WAMPO* EN EL LAGO LANALHUE
(CONFECCIONADO POR ALEX DUPRAT EN ARCGIS, 2018).



ANEXO 3. MAPA DE NAVEGACIÓN DEL *WAMPO* Y RUTAS TERRESTRES EN EL ÁREA NORTE
DE LA ZONA DE ESTUDIO (CONFECCIONADO POR ALEX DUPRAT, 2018).



ANEXO 4. MAPA DEL CANAL DE ISLA MOCHA Y EL CRUCE EN *WAMPO*
(CONFECCIONADO POR ALEX DUPRAT EN ARCGIS, 2018).



ANEXO 5. MAPA DE LA RUTA COSTERA ENTRE PANGUE Y MORHUILLA
(CONFECCIONADO POR ALEX DUPRAT EN ARCGIS, 2018).



AUTORES

Claudia Bahamonde Gallardo

Licenciada y magíster en Artes Visuales, Universidad de París I Pantheon - Sorbonne. Es investigadora del patrimonio artístico de la Región de Magallanes y Antártica Chilena. Ha traducido textos para distintas publicaciones académicas y editoriales, entre ellos, el libro *Voyage au Pole Sud et dans L'Océanie*, de Jules Dumont D'Urville, publicado por Editorial Cuarto Propio bajo el auspicio del Programa de Ayuda a las Publicaciones (PAP) dependiente de la Embajada de Francia en Chile.

Ximena Urbina Carrasco

Doctora en Historia (Universidad de Sevilla, 2006). Profesora titular del Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Su línea de trabajo principal es la historia marítima en América Colonial, especialmente el territorio austral del virreinato peruano. Ha sido investigadora responsable de cuatro proyectos Fondecyt sobre estos temas y publicado diversos artículos sobre expediciones españolas e inglesas en el territorio entre Chiloé y el cabo de Hornos, además de los libros *Fuentes para la Historia de la Patagonia Occidental. Primera parte: siglos XVI y XVII* (2014) y *Segunda parte: siglo XVIII* (2018).

Cristián Arregui Berger

Licenciado en Estética (Pontificia Universidad Católica de Chile, 2000). Escritor y editor. Curador de las muestras «La Faena: arte y vida de la pesca artesanal en el litoral de Aysén» (2016-2018) y «Puente Ibáñez: representaciones pictóricas de una obra patrimonial» (2011-2012). Director de revista *Provinciana* (Editorial de la Universidad de Valparaíso). Coordinador del Grupo de Geopoética de la Patagonia. Investigador independiente del patrimonio y la cultura local.

Diego Carabias Amor

Arqueólogo (Universidad de Chile). Investigador del Centro de Arqueología Marítima en el Pacífico Sur Oriental, ARQMAR. Autor de diversas publicaciones de investigación científica y difusión sobre arqueología marítima y subacuática.

Nicolás Lira San Martín

Arqueólogo (Universidad de Chile) y doctor en Arqueología y Prehistoria (Universidad de París 1 Panteón-Sorbona). Sus líneas de investigación son la arqueología marítima y de las poblaciones costeras, lacustres y fluviales, y la navegación tradicional y prehistórica. También ha desarrollado investigaciones en arqueología subacuática, dendrometría y dendroarqueología. Es académico del Departamento de Antropología de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Chile.

Nikolas Stüdemann Henríquez

Antropólogo social (Universidad de Chile), máster en Desarrollo (Universidad de Lleida, España) y doctor en Sociología del Desarrollo (Universidad de Wageningen, Países Bajos). Se ha especializado en temas de desarrollo rural desde perspectivas críticas como la economía y la filosofía política, enfocándose en las propuestas de sujetos que se constituyen en los márgenes del orden dominante.

Se terminó de imprimir esta primera edición,
de trescientos ejemplares, en el mes de julio de 2019
en Andros Impresores.
Santiago de Chile.

