





CAPÍTULO III

ANTIGUOS NAVEGANTES EN LOS MARES DE CHILOÉ

NICOLÁS LIRA





*Era un ancho archipiélago poblado
de innumerables islas deleitosas,
cruzando por el uno y otro lado
góndolas y piraguas presurosas.*

- ALONSO DE ERCILLA. LA ARAUCANA¹

El poblamiento de Chiloé se encuentra profundamente ligado a la navegación y al uso de embarcaciones. Si bien el sitio de Monteverde, uno de los más antiguos de América con 12.500 años de antigüedad,² se encuentra bastante próximo en el continente (cercano a la localidad de Maullín), las primeras evidencias de la ocupación humana de la isla de Chiloé datan solamente desde hace 5500 años atrás,³ época en que la isla ya se encontraba completamente separada del continente. De esta manera, sus primeros habitantes deben haber arribado en algún tipo de embarcación, luego de cruzar el canal de Chacao, tal como se hace en la actualidad. Es aquí donde comienza el mundo de las poblaciones canoeras, que se extiende hasta el estrecho de Magallanes y se caracteriza por un modo de vida ligado a la explotación de los recursos marinos (moluscos, mamíferos marinos, peces y aves marinas), un intenso nomadismo marítimo a partir del uso de embarcaciones, una industria ósea muy rica (arpones, puntas de lanzas, punzones, cuñas, objetos decorativos) y una industria lítica con piezas bifaciales, cuchillos y raspadores, algunas de estas piezas en obsidiana verde.⁴

<< Sector isla Huar.
Fotografía: Nicolás Piwonka.

< La costa oeste de la isla de Chiloé, que da hacia el Pacífico, el cual golpea la isla, es mucho más agitada, con muy pocas bahías protegidas y expuesta a los vientos.
Fotografía: Guy Wenborne.

La antigüedad de este poblamiento y de las poblaciones que lo realizaron abre muchas interrogantes a nivel regional y continental. La hipótesis de un poblamiento marítimo de la costa de América por medio de embarcaciones a través de las islas Aleutianas, siguiendo la costa Pacífico, ya fue propuesta hace más de treinta años.⁵ Si consideramos que el poblamiento de América habría seguido un gran movimiento de norte a sur desde el estrecho de Bering, la adaptación en los territorios marítimos del extremo sur correspondería a la fase última de esta progresión, hace poco más de seis milenios. Los vestigios de este avance, aunque episódicos, son visibles sobre la costa Pacífico de Sudamérica y se encuentran principalmente en la cultura Las Vegas en Ecuador, Paiján en la costa norte del Perú, y en la costa sur de Perú y norte de Chile.⁶ Estos testimonios son menos numerosos sobre la costa Atlántica, de relieves más suaves y, por lo tanto, fácilmente recubierta por la subida de los niveles de las aguas posglaciares.⁷ ¿Los primeros navegantes de Chiloé serían parte de esta progresión continental norte-sur?

▼ Sector de Cucao.
Fotografía: María José Pedraza.



¿O se habrían adaptado específicamente a este ambiente luego de varios milenios antes de intentar ocupar los territorios insulares? ¿Se trataría de los mismos navegantes que arribaron hasta el estrecho de Magallanes y el canal Beagle hace más de seis mil años? ¿O serían poblaciones y adaptaciones distintas?

En Chiloé, la escasez de sitios arqueológicos en el interior de la isla es sorprendente. Pareciera que la población se concentró sobre la costa, incluso luego de la llegada de grupos alfareros, durante el transcurso de nuestra era, según lo demuestra la presencia de restos de cerámica.⁸ Así, al parecer, los antiguos cazadores-recolectores marítimos que los conquistadores identificaron

como chonos se habrían fusionado con los alfareros de origen mapuche-huilliche o pre-mapuche constituyendo este grupo tan original de pescadores-horticultores representado tardíamente por los huilliches del golfo de Reloncaví y de Chiloé.⁹ De esta manera, la ocupación humana de esta zona sería la síntesis de estas dos tradiciones, la canoera por un lado, y la horticultura del bosque y la madera por el otro, produciendo una cultura que se complementa entre la tierra y el mar. ¿En qué época y cómo se habría producido este proceso? ¿Qué consecuencias habría tenido para ambas poblaciones y cómo se habría manifestado? Todas estas interrogantes quedan por resolver en futuras investigaciones.

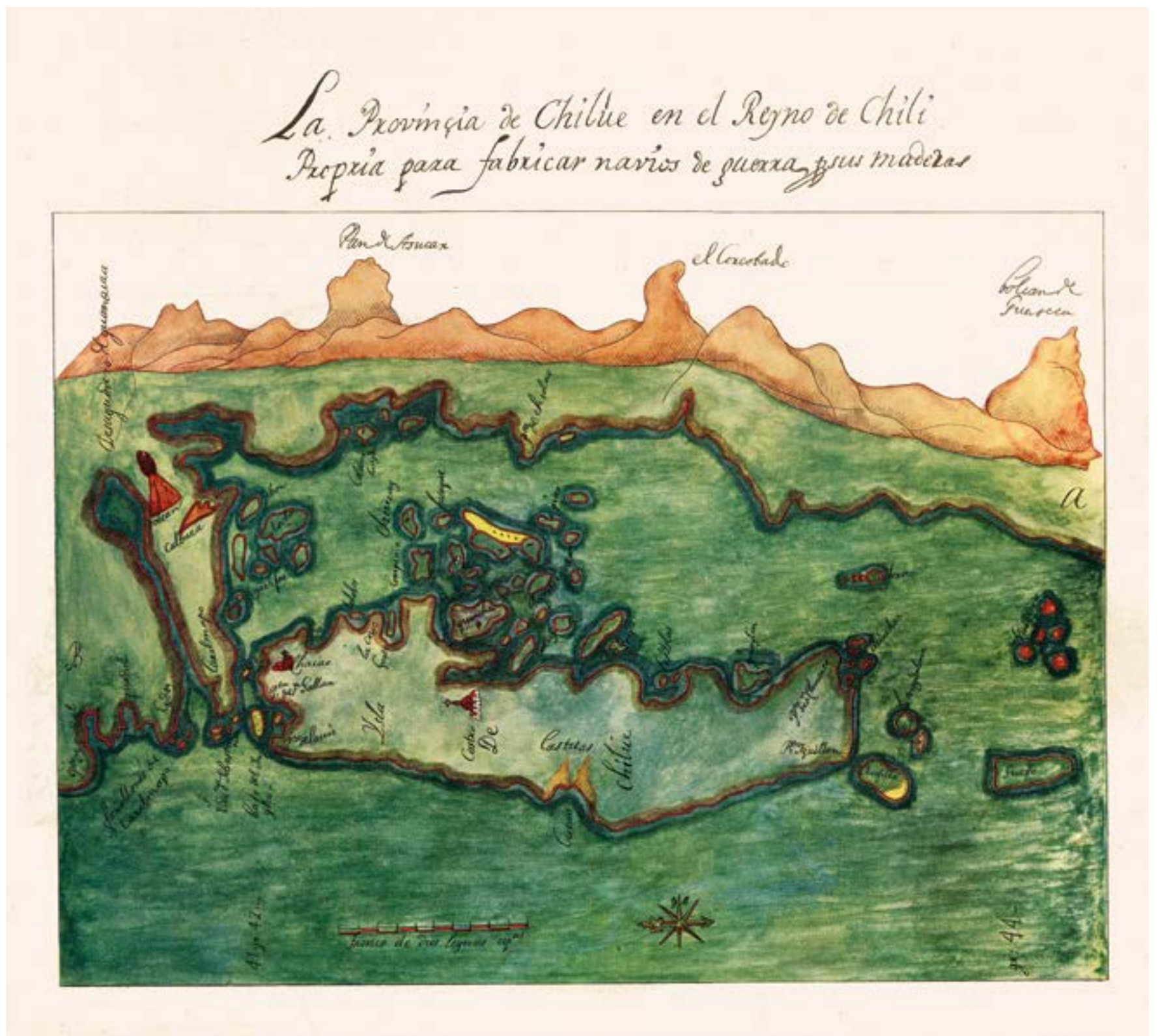


LA COSTA DE CHILOÉ

La navegación a aquel Archipiélago es la más arriesgada que se conoce por aquellas costas.

- FRAY PEDRO GONZÁLEZ DE AGÜEROS¹⁰

Hacia la latitud 42°/44° sur y llegando al seno de Reloncaví, canal de Chacao y archipiélago de Chiloé, se presentan características geográficas particulares. Esta parte del sur de Chile, en la intersección entre la estrecha faja rectilínea de la costa que se extiende al noroeste, la compleja red fluvial y lacustre de la región de lagos en el noreste, y los archipiélagos del sur, constituye un sector clave para la adaptación del hombre al mar.¹¹



Es aquí donde se terminan las tierras fácilmente accesibles y cultivables de la costa chilena. Más allá comienzan los archipiélagos a los cuales solo pueden acceder las poblaciones navegantes.¹² Aquí se inicia la zona de los canales y fiordos, que suponen una mayor protección para las embarcaciones que las aguas de mar abierto. La navegación costera de esta región alcanza un carácter diferente al de la costa continental, el de una adaptación propiamente marítima. Si bien los atributos de una navegación litoral no desaparecen,¹³ estos se definen de mejor manera como un ambiente de mar interior, en que islas y tierra firme se avistan en todo momento. Esto supone características marítimas, pero bajo el abrigo de las islas y el archipiélago, que producen un sistema de canales, golfos y fiordos que protegen la navegación. A pesar de esto, la zona de Chiloé tiene características propias que es necesario conocer bien para realizar navegaciones seguras. Es lo que describe fray Pedro González de Agüeros,¹⁴ quien se refiere a las dificultades propias del medio marítimo de la zona de Chiloé a partir del seno de Reloncaví, especialmente para las embarcaciones europeas. Las embarcaciones indígenas no sufrían de tal manera con la estrechez y la angostura de los canales, por el contrario, se adentraban con facilidad por estos lugares. Esta sería una de las razones por la cual los españoles de Chiloé adoptaron estas embarcaciones tradicionales. La

intensidad de los vientos sería otro factor clave. Sin embargo, un aspecto muy importante que ilustra el sacerdote es la dificultad impuesta por las corrientes. Estas, junto con los cambios en las mareas, hacen que zonas como el canal de Chacao se transformen en verdaderos ríos torrentosos en sus máximos y mínimos. La fuerza de las mareas en su crecida o vaciado es tal que impide la navegación en sentido contrario. Por esto debe planificarse cuidadosamente y tener conocimiento de las mareas en este lugar para lograr cruzarlo sin inconvenientes, como lo explica Góngora Marmolejo en su crónica del siglo XVI.¹⁵

Otra dificultad para la navegación en esta zona serían los bajíos, puntas y escollos que amenazan cualquier tipo de embarcación. González de Agüeros dice al respecto que los más conocidos son Remolinos, Tres Cruces, Quicavi, Tenaun, Chequian, Aguentao, Guechupicun y Chayagua.¹⁶ Notable es la mezcla de nombres españoles e indígenas para nombrar estos peligros de navegación, que muestra la síntesis de las tradiciones locales y europeas en este como en otros ámbitos. La costa oeste de la isla de Chiloé, que da hacia el mar abierto que golpea la isla, es mucho más agitada, con muy pocas bahías protegidas y arreciada por los vientos. Por eso se entiende que la navegación se haya realizado por el mar interior a pesar de los peligros que hemos nombrado.

< Mapa de Chiloé, siglos XVI-XVII, de autor desconocido. *La provincia de Chiloé en el Reino de Chile propia para fabricar navíos de guerra y sus maderas*. Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

LAS EMBARCACIONES DE TRADICIÓN INDÍGENA EN CHILOÉ

En dos especies de embarcaciones se navegan aquellos peligrosos mares, que son canoas y piraguas.

- PADRE SEGISMUNDO GÜELL¹⁷

Las embarcaciones fueron un elemento vital para las poblaciones del archipiélago de Chiloé (y de los archipiélagos que continúan hacia el sur hasta el estrecho de Magallanes), donde la única forma de movilizarse, y también de subsistir, es por medio de su uso. Es lo que define a una población esencialmente canoera, en contraposición con las poblaciones que se encuentran al norte del golfo de Reloncaví, donde si bien las embarcaciones resultan un elemento importante, no son indispensables para el modo de vida. Por su parte, tampoco existen antecedentes de que las canoas de corteza usadas por poblaciones yámanas y kaweshkar de los archipiélagos australes se hayan utilizado en esta zona.

A la llegada de los conquistadores al archipiélago de Chiloé y sus alrededores, los indígenas utilizaban principalmente dos tipos de embarcaciones: la *dalca* y las canoas monóxilas. Las llamamos embarcaciones de tradición indígena porque fueron tempranamente adoptadas y adaptadas por los europeos, introduciéndoles modificaciones, pero conservando los mismos conceptos constructivos originarios. Presentaban características especialmente favorables para navegar en bajas profundidades y lugares estrechos. El poco calado y un fondo plano, o casi plano, permitía que pudiesen adentrarse en lugares de muy bajas profundidades, en ambientes de ciénagas, lagunas y pantanos, en pequeños ríos y afluentes menores.





DALCAS O PIRAGUAS: UNA EMBARCACIÓN PARA ARCHIPIÉLAGOS Y FIORDOS

Destas piraguas, que es el nombre que les tienen puesto los cristianos, que ellas se llaman en nombre de indios dalca, se juntaron cincuenta. [...] En estas piraguas pasó en cuatro días trescientos caballos a nado por la mar adelante hasta llegar a la otra costa, longitud de una legua castellana, y ciento y diez hombres juntamente con los caballos, que fué un hecho temerario; porque de ninguna nacion, griegos ni romanos, se halla escrito haber ningun capitan hecho cosa semejante.

- RELATO DEL CRUCE DEL CANAL DE CHACAO POR MARTÍN RUÍZ DE GAMBOA.¹⁸

◀ Dalca del museo etnográfico de Estocolmo. Fue llevada a Suecia en 1907 por el botánico y naturalista Carl Skottsberg, luego de una misión científica en la Patagonia. Es el único ejemplar conocido completo que se encuentra ensamblado. Colección Etnografiska museet, Estocolmo.

▲ En la actualidad, como en el pasado, los botes siguen siendo un elemento vital para los habitantes de Chiloé. Bahía cercana a faro Corona. Fotografía: María José Pedraza.

La voz *dalca* proviene del *mapudungun* y se refiere a una embarcación adecuada para realizar balseo. Lamentablemente, no hay registro del nombre que se le daba a esta embarcación en la lengua de los chonos, antiguos habitantes de Chiloé y de los archipiélagos septentrionales de Patagonia.¹⁹ Los españoles las llamaron piraguas,²⁰ voz caribe que se había familiarizado entre los conquistadores y cronistas de América, junto con el vocablo góndola,²¹ aunque las dalcas presentan notables diferencias con estas embarcaciones.



La *dalca* es la embarcación característica de Chiloé y sus alrededores. Está compuesta por tres a cinco tablas, unidas por costuras vegetales y calafateadas con un betún especial para impermeabilizarla.²² Habrían tenido entre nueve y 12 metros de largo, y cerca de un metro de ancho, aunque las había más pequeñas. En ellas iban desde cinco hasta 12 y más remeros, teniendo una importante capacidad de carga.²³ El padre Diego de Rosales advierte que debido a sus costuras siempre hacen agua, por lo que uno de sus tripulantes debe ir ocupado en vaciarla.²⁴ A la llegada de los españoles la *dalca* habría estado en uso por los indígenas de Chiloé y sus inmediaciones. Posiblemente se habría desarrollado en la zona de la bahía de Maullín, golfo de Reloncaví y golfo de Ancud, llegando su uso hasta el archipiélago de los Chonos.²⁵ En tiempos históricos, se habría extendido más al sur, desplazando a la canoa de corteza entre los kaweshkar. También habría sido utilizada ocasionalmente más al norte, por los pehuenches y los mapuches, y en incursiones hasta Valdivia y lagos cordilleranos como Todos los Santos, Llanquihue y Nahuelhuapi.²⁶ El sacerdote González de Agüeros da cuenta de la llegada de *dalcas* a Valdivia, que venían desde Chiloé, y entraban por el río hasta la ciudad.²⁷

▲ Grupo kaweshkar navegando en una *dalca*. Esta imagen es parte de una secuencia que fue tomada el año 1895 desde el vapor *Bianca* por el ingeniero Bauer. Colección Dirección Museológica de la Universidad Austral de Chile.

➤ "Vista de una canoa indígena atracada en la orilla de una costa", ca. 1900. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

La *dalca* se clasifica como una embarcación de tablas o planchas cosidas, del tipo conocido como “*sewn plank canoe*” en inglés. La práctica de coser y unir las estructuras de las embarcaciones es muy conocida y se ha utilizado desde tiempos prehistóricos en diferentes regiones del mundo.²⁸ Sin embargo, la diversidad de materiales y técnicas utilizadas hacen que este tipo de embarcaciones sean objetos complejos de abordar.²⁹ Las embarcaciones cosidas tendrían una mejor *performance* en costas abiertas que cualquier embarcación de casco clavado, por ejemplo. Esto se debería a que las uniones cosidas no opondrían una firme resistencia, como en el caso de otras embarcaciones, lo que les permitiría abordar el movimiento del oleaje de mejor manera y varar en forma suave sobre la costa. Serían embarcaciones de gran firmeza, pero, al mismo tiempo, muy flexibles.³⁰ De esta manera, podemos explicarnos por qué para el padre Rosales las dalcas serían como “cunas que se mecen en los bravos mares, que vuelan sobre la espuma”.³¹

La *dalca* fue una embarcación muy eficiente para la navegación de los canales y mares interiores de Chiloé y del sur de Chile. Les permitía a sus

navegantes trasladarse en forma segura, rápida y fácil a través de las distintas islas. Presentaban además la posibilidad de ser desarmadas por sus costuras y, de esta forma, ser transportadas fácilmente por tierra a través de vías de porteo, llamadas pasos de canoas o “pasos de indios”, que por la intrincada geografía de la zona les ahorran tiempo y energía, combinando la navegación con el transporte terrestre.³² De estos pasos de indios, los más conocidos se encontraban más al sur de la isla de Chiloé, uno de ellos comunicaba el seno Skyring con el seno Obstrucción (en Magallanes), mientras que el más conocido, utilizado incluso por los españoles en sus expediciones, era a través del istmo de Ofqui, que evitaba tener que salir a mar abierto en las tormentosas y peligrosas aguas del golfo de Penas y dar toda la vuelta a la península de Taitao.

Además, la *dalca* era adecuada para la explotación de los diversos recursos marinos.³³ Por estas razones, pervivió hasta tiempos históricos, cuando los españoles que se asentaron en esta área les introdujeron modificaciones, algunas de las cuales fueron adoptadas por las poblaciones aborígenes tardías.





La materia prima utilizada en su construcción habría sido principalmente la madera de coigüe (*Nothofagus dombeyi*) o coigüe de Chiloé (*Nothofagus nitida*), que se encuentra en abundancia en esta zona, aunque existe la idea generalizada de que se habría preferido el alerce (*Fitzroya cupressoides*), aunque esto no ha sido comprobado.³⁴ También se habrían utilizado el roble (*Nothofagus obliqua*) y el ciprés (*Libocedrus tetragona*), muy abundantes en la zona.³⁵ Se menciona el uso de raulí (*Nothofagus alpina*) y coigüe de Magallanes (*Nothofagus betuloides*) para el extremo más austral.³⁶ Las fibras con que se realizaban las costuras habrían sido principalmente de quila (*Chusquea coleu*), voquis, ñocha (*Bromelia* spp.) o la corteza de pillopillo (*Daphne andina*) y otras fibras vegetales.³⁷

Su fabricación no era sencilla, sobre todo antes de que se ocuparan herramientas metálicas. Los tablones se obtenían a partir del uso de cuñas (de piedra, hueso o madera), técnica habitual en el trabajo de la madera. Luego, estos tablones se labraban con herramientas de piedra (hachas, azuelas y raspadores) y concha y, posteriormente, se utilizaba el fuego y agua para darles la forma curva requerida. Según Rosales, los agujeros para las costuras se habrían realizado usando fuego,³⁸ aunque esto no ha podido ser observado en los restos encontrados, en los que se evidencia el uso de herramientas metálicas similares a un formón. Luego de hechas las costuras, estas eran impermeabilizadas y calafateadas con una mezcla de estopa de alerce, hojas y cortezas de diferentes

árboles, las cuales se machacaban y maceraban. Finalmente, se agregaba una serie de varas de madera al interior de la embarcación a modo de curvas o costillas, para que mantuvieran la estructura, así como algunos maderos transversales en la parte alta de las bordas.³⁹

Las misiones jesuitas que se establecieron en la zona a partir de 1609 también ocuparon la *dalca* como único medio de transporte en su tarea evangelizadora, utilizando a los indígenas como bogadores o remeros en los recorridos misionales por los archipiélagos.⁴⁰ Por esto, los sacerdotes jesuitas fueron actores fundamentales en la caracterización de estas embarcaciones, tanto de su manufactura como de su uso, y de la navegación en general para esta zona.

Un episodio que merece ser destacado por su particularidad es la batalla naval que relata Mariño de Lobera y que se produce en 1578, en

dalcas, entre las fuerzas españolas e indígenas en el estuario de Reloncaví.⁴¹ Las fuerzas españolas estaban compuestas por 50 dalcas que se internaron por el estuario de Reloncaví para hacer frente a las embarcaciones de los indígenas, cuyo número no se entrega. Muy reveladores resultan, en cambio, los datos que hablan de las estrategias indígenas para esta batalla, distribuyéndose en escuadrones y utilizando instrumentos (ganchos de madera) para sujetar las embarcaciones enemigas y no permitir que estas navegaran libremente, lo que muestra que existían estrategias definidas para este tipo de situaciones que deben haber sido usadas en enfrentamientos entre los diversos grupos indígenas. Finalmente, tras una cruenta batalla, las fuerzas españolas resultan vencedoras. El cronista entrega un recuento de los resultados: 27 piraguas (dalcas) hundidas y 500 hombres muertos (no se especifica de qué bando, suponemos que de ambos), además de 170 cautivos.

< Río Los Cristales,
lago Tepuhueico.
Fotografía: Nicolás Piwonka.

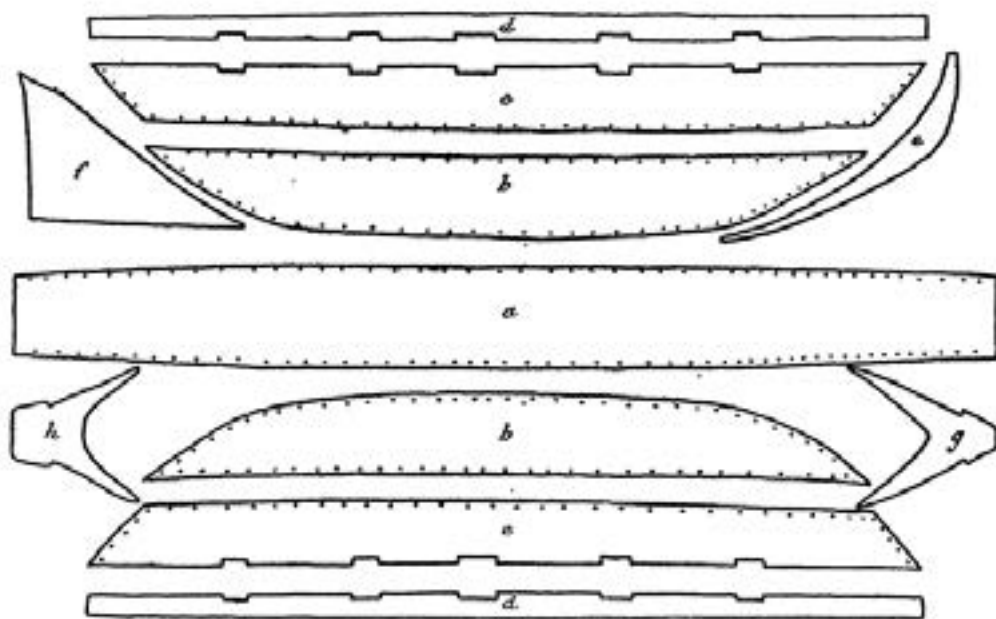
✓ Habitantes de Nalhuitad
Bajo, en la comuna de
Chonchi, navegan hacia
su isla en una antigua
embarcación de madera.
Fotografía: Claudio Almarza.



Las posteriores expediciones españolas hacia tierras más australes comandadas por Bartolomé Gallardo en 1674 y Antonio de Vea en 1675, que pretendían inspeccionar hasta el estrecho de Magallanes para descartar la presencia de ingleses en el área, utilizaron muchas dalcas tripuladas por indígenas y españoles.⁴²

De la misma forma, la expedición de 1787 de José de Moraleda utilizó dalcas en sus exploraciones desde Chiloé hasta el archipiélago de los Chonos, a las cuales se les levantaron las bordas, se les colocaron cuadernas y se les acondicionó una cubierta para proteger a la tripulación y la carga, finalmente aparejándolas como pequeñas goletas.⁴³

Para comienzos del siglo XVIII ya se le habrían agregado dos tablonés laterales a la *dalca* tradicional, y para fines de ese mismo siglo aparecería con falcas sobre estos. Junto con esto, en algunos casos son reforzadas en su interior con cuadernas de luma adheridas a los tablonés por medio de tarugos de madera, para mantener la forma de la embarcación y darle mayor firmeza, a lo que también contribuían los bancos cruzados para sentarse, asimismo unidos por tarugos de madera. Además, paulatinamente se le añaden otros elementos, como los toletes o tarugos, y chumaceras, para sostener remos más largos. Posteriormente aparecerá la vela y en algunos casos un timón anexo. Más tardíamente se aprecian cambios como la falsa quilla, la roda, el codaste y los clavos o tarugos de hierro,⁴⁴ con lo que ya se habría transformado definitivamente a la *dalca* en una embarcación con gran parte de rasgos europeos.



< Molde del casco y ensamblaje de una *dalca* de siete tablonés, según Lothrop (1932). Realizado a partir de un modelo de escala reducida del Museo Nacional de Historia Natural, en Santiago. Para dicho autor, se preservarían las principales características de la *dalca* de tres tablonés, es decir un tabloné central (*a*) curvado intencionalmente hacia los extremos, al cual se cosieron los tablonés (*bb*) en cada costado. Tablonés adicionales (*cc*) fueron adicionados como innovación a la *dalca* original y su borde superior tallado para ensamblar unas falcas (*dd*), las que habrían estado unidas por tarugos y no cosidas a cuaderna, lo que mantenía su estructura. Para Lothrop, las estructuras (*f*) y (*e*), también fijadas con tarugos a la proa y popa, representarían una influencia europea y habrían estado reforzadas por las piezas (*g*) y (*h*) por detrás. Todos los tablonés que formaban el casco habrían estado ensamblados a cuadernas por medio de tarugos de madera, para mantener la estructura y reforzarla.

> Fragmentos de *dalca* encontrados en la década de 1960 en la costa cercana a Achao, isla de Quinchao, archipiélago de Chiloé. Colección Museo Etnográfico de Achao, exhibición permanente. Fotografía: Nicolás Lira.



Todos estos cambios y modificaciones buscaban principalmente hacer más altas las bordas y volver el casco más ancho, adquiriendo forma redondeada, con lo que se quería obtener una embarcación más segura para transitar los tempestuosos mares australes, y de mayor capacidad de carga. Sin embargo, con estas innovaciones la *dalca* perdió gran parte de su funcionalidad. Se volvió mucho más pesada, difícil de desarmar y de transportar por tierra, por lo que fue perdiendo su carácter práctico para la intrincada geografía en que se desenvolvía.

La *dalca* continuó siendo utilizada en exploraciones posteriores, confirmando lo efectiva que resultaba para estos parajes. La expedición del sacerdote franciscano Francisco Menéndez en los años 1791 y 1794, para redescubrir el lago Nahuelhuapi, es un claro ejemplo de esto, ya que cada vez que encontraban un lago que no les permitía continuar, los indígenas construían una *dalca* en el mismo lugar, para lo que se habían provisto con anterioridad de soguillas de quila y estopa de alerce para unir y sellar las costuras.⁴⁵ Posteriormente, la ruta seguida por el

padre Menéndez continuó siendo utilizada por colonos chilenos y extranjeros hasta principios del siglo XX.⁴⁶ En las primeras penetraciones de los colonos también utilizaron las embarcaciones indígenas, tanto las *dalcas* como las canoas monóxilas de tronco ahuecado.

El último registro de uso de *dalcas* data de fines del siglo XIX y principios del XX, cuando ya se les habían incorporado varias modificaciones.⁴⁷

La abundante documentación escrita sobre estas embarcaciones contrasta con la escasez de evidencias materiales de las mismas, que se reducen a algunos fragmentos descontextualizados y modelos presentes en museos nacionales y a limitados ejemplares etnográficos completos en el extranjero.⁴⁸ Según nuestros conocimientos, ningún etnógrafo ha registrado el proceso de fabricación de una *dalca* y las representaciones iconográficas de ella resultan muy escasas.⁴⁹ A pesar de que se presume prehispánica, ya que a la llegada de los conquistadores su uso se encontraba extendido en la zona de Chiloé, no hay evidencias de estas antes de 1567.

CANOAS MONÓXILAS: NAVEGANDO SOBRE LOS ÁRBOLES

Las canoas monóxilas –hechas a partir de una sola pieza de madera– son caracterizadas como un casco realizado a partir del tallado de un tronco mediante una técnica de reducción. A este casco monóxilo pueden ser agregados elementos secundarios, morfológica y funcionalmente diversificados. Estos elementos serían en todo caso menores, y no modificarían en nada el principio mismo de la estructura monóxila.⁵⁰

Su manufactura y uso en todo el sur de Chile se encuentra bien documentado por los cronistas y los sacerdotes de la época colonial y, hasta algunas décadas atrás, por la etnografía. Para su fabricación se utilizaban árboles rectos y sanos, sin muchas ramas que produjeran nudos en la madera, y especies disponibles en la zona, fáciles de trabajar, como el laurel (*Laurelia sempervirens*) y el coigüe (*Nothofagus dombeyi*). El trabajo se realizaba con hachas y azuelas metálicas luego de su introducción en la zona por parte de los europeos, pero en tiempos prehispánicos se habría utilizado principalmente el fuego, a manera de quema controlada, y herramientas de piedra, como hachas y azuelas pulidas, raspadores, y también herramientas de concha. Para su elaboración, al igual que en el caso de las dalcas, era clave el trabajo comunitario, ya que se requería el esfuerzo de varias personas para llevar a cabo todo el proceso. Es lo que se denomina en forma genérica como *minga*,⁵¹ trabajo comunitario a cambio del cual se redistribuyen comidas y bebidas.⁵²

El mundo mapuche-huilliche las habría llamado *wampos*.⁵³ Pero también fueron conocidas como bongos y canogas. Gracias a su versatilidad se habrían utilizado en diversos ambientes, tanto en navegación costera como en los numerosos lagos y ríos de la región, así como para diferentes tareas, tales como transporte, comunicación y explotación de recursos. Esto llevó a que los españoles también las adoptaran, al igual que las dalcas. A pesar de estas ventajas, también presentaban ciertas limitantes, entre las que destaca el peso de la embarcación, que dificultaba su traslado en tierra en los casos en que era necesario hacerlo. También requerían de un mayor tiempo y energía invertida en su construcción; que se ven compensados por una mayor vida útil de la embarcación. Estos factores están en directa relación con la masa y densidad de los materiales, que la hacen más pesada, pero también más resistente. Sin duda que las canoas monóxilas no estaban concebidas para ser trasladadas por tierra, sobre todo por largos trechos.⁵⁴

Si bien los antecedentes muestran que las dalcas habrían sido más utilizadas en la zona de Chiloé y su archipiélago, esto no quiere decir que no se hayan utilizado también las canoas monóxilas. En la segunda mitad del siglo XVIII, el misionero jesuita Segismundo Güell dice que hay innumerables dalcas grandes y pequeñas en el archipiélago de Chiloé,⁵⁵ mientras que José de Moraleda, piloto primero de la Armada Real y distinguido hidrógrafo, a finales del siglo XVIII,



dice que pasan de quinientas las dalcas que hay en esta provincia.⁵⁶ Sin embargo, en esta área también se utilizaban con frecuencia las canoas monóxilas y, en algunas ocasiones, las balsas. Esto es lo que observa Güell, argumentando que en Chiloé se utilizaban canoas monóxilas y dalcas, pero que las primeras son inestables y por eso sirven solo para ir de isla en isla por cortas distancias cuando el mar está en calma, mientras que las últimas eran más aptas para navegaciones largas y en condiciones más adversas.⁵⁷

En tiempos más tardíos (segunda mitad del siglo XIX), y asociadas a la introducción de las herramientas de hierro por los europeos, habrían comenzado a manufacturarse y utilizarse en el extremo sur reemplazando, junto con las dalcas, a las tradicionales canoas de corteza utilizadas por los kaweshkar. Este proceso no ha sido estudiado en detalle y debe ser profundizado en futuras investigaciones para comprenderlo de manera adecuada.

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 Chile. Sin embargo, aún perduran en la memoria de los habitantes más antiguos de estas zonas.

^ “*Dalka con sacho, utilizada por los chonos*”, 1930.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.





LOS “CAMINOS” DE CHILOÉ

La isla de Chiloé, así como su archipiélago, carecía de caminos formales hasta la segunda mitad del siglo XVIII⁵⁸, cuando se abre el camino interior que iba de San Carlos de Ancud a Castro (1787), el que se hizo sobre “planchados” (tablones) para evitar el barro que impedía el paso. Los chilotes usaban las playas como caminos terrestres. A pesar de esto, Chiloé no vivía en el aislamiento, sus poblaciones se vinculaban en forma cotidiana por los caminos del mar a través de sus embarcaciones.

Hay un sinnúmero de rutas marinas, con diferentes motivaciones, entre las que mencionaremos las más importantes y conocidas.

LA RUTA A NAHUELHUAPI⁵⁹

Conocida como “ruta de las lagunas”, ya que se pasaba por varios lagos, en los que la utilización de la *dalca* era fundamental, puesto que se armaban y desarmaban para sortear los trayectos por tierra que separaban los lagos. De todas maneras, esta operación no debe haber sido del todo sencilla, pues requería transportar pesadas planchas de madera por terrenos escarpados, húmedos y muchas veces cubiertos por el bosque. A pesar de que, como ya hemos mencionado, había pasos habilitados para esta operación, de todas maneras debe haber requerido de tiempo y de un esfuerzo físico importante. Esta ruta seguía, en líneas generales, el siguiente itinerario: saliendo desde Chiloé o Calbuco, las dalcas tenían como primer destino Ralún, en el extremo norte del estuario de Reloncaví. Luego se avanzaba a pie hasta el lago Todos los Santos, con dalcas y la carga al hombro, probablemente siguiendo parte del curso del río

< Carta de la costa de Chile del 41° al 46° lat. Sur con la baia e l'isola di Chiloe; sul fondo, la cordigliera con alcuni volcani. Alonso de Ovalle, 1644. Archivum Romanum Societatis Iesu.

Petrohué, o en dirección norte pasando por la laguna de Calbutúe. Esta era la primera vía de porteo o “paso de indios” como eran conocidos antiguamente. Al llegar al lago Todos los Santos, las embarcaciones se volvían a armar y se cruzaba en las dalcas, utilizando alguna otra embarcación que era posible encontrar en el lugar, o incluso manufacturando una nueva si era necesario, como se hizo en las expediciones de Güell (1708) y Menéndez (1791). Al otro extremo del lago Todos los Santos se seguía por el río Peulla, cuyo cajón empinado era necesario de caminar, y vadearlo en repetidas ocasiones, nuevamente con las dalcas y la carga al hombro. Esta era la segunda vía de porteo o “paso de indios” en esta ruta. Siguiendo este río se cruzaba la cordillera por un boquete, al que en la actualidad se le conoce con el nombre de paso Vicente Pérez Rosales, que está a 877 msnm. Desde ahí se llegaba al lago Nahuelhuapi, donde las dalcas eran nuevamente armadas para navegar. En total se habrían recorrido 33 leguas⁶⁰ desde el lugar de origen.⁶¹

La ruta a Nahuelhuapi tenía una importancia mayor en el contexto de Chiloé colonial: en primer lugar era el inicio de una alternativa al camino terrestre hacia el norte, hasta Valdivia y Concepción, que iba normalmente por Osorno, pero que se encontraba cerrado por los indígenas desde el alzamiento de 1598. En la ruta desde Nahuelhuapi a Valdivia se mencionan los parajes de Colihuaca y Rucachoroy, para luego cruzar la cordillera por el paso de Villarrica, como hicieron el padre Rosales y los misioneros de Nahuelhuapi en diferentes oportunidades; y posteriormente poder llegar hasta la ciudad y plaza fuerte de Valdivia luego de ocho días de viaje. La ruta por Villarrica habría unido ambas vertientes andinas, y también habría combinado

trayectos terrestres con navegación en los lagos. En el caso del padre Rosales, lamentablemente no se conoce el detalle de la ruta seguida por él, solamente que habría salido desde la misión de Boroa, ubicada a orillas del río Cautín en las cercanías de la actual ciudad de Temuco, y cruzado la cordillera por el paso o boquete de Villarrica.⁶² Para llegar a Concepción, la cordillera debía cruzarse más al norte, por un paso o boquete en el nacimiento del río Biobío y luego se seguía su curso de este a oeste hasta llegar a la ciudad. En ambos casos se debía cruzar por tierras indígenas independientes con los que se debía negociar y agasajar para lograr el paso seguro.⁶³ De esta manera, la ruta de Nahuelhuapi significaba para Chiloé romper el aislamiento con el centro del territorio y no depender del barco que anualmente venía con mercancías desde Lima, capital del virreynato del Perú. Además, se constituía como puerta de entrada hacia las pampas y la Patagonia continental. Por esto va a interesar sobre todo a los sacerdotes, que fundaron varias veces una misión en el lago Nahuelhuapi, pues veían un enorme potencial de evangelización para las poblaciones indígenas de esas zonas. Finalmente, la búsqueda de la mítica ciudad de los Césares va a ser otra de las motivaciones para reconocer esta ruta.

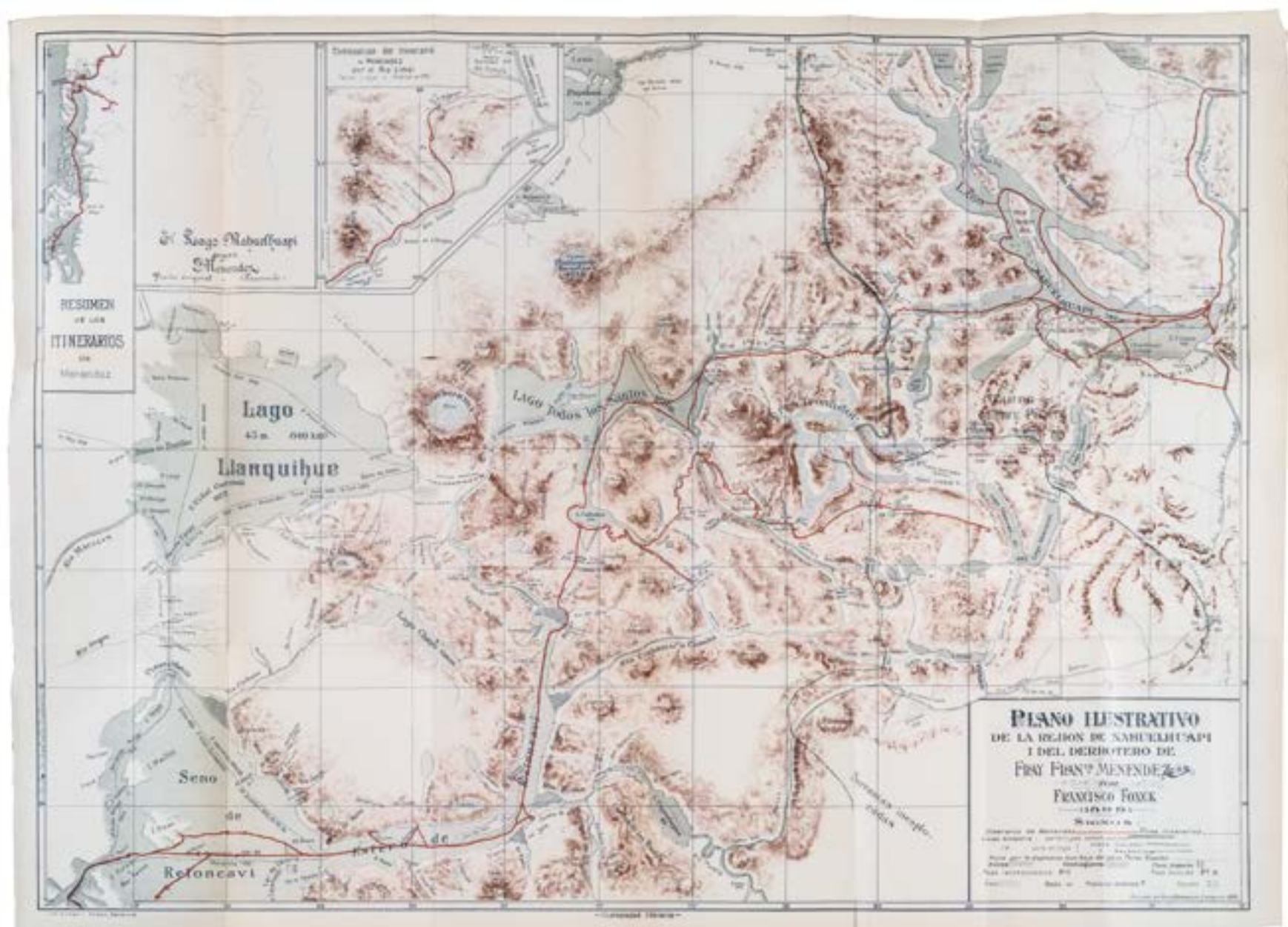
LA RUTA HACIA LOS ALERZALES Y LAS CORDILLERAS DEL ESTE⁶⁴

Esta tenía un objetivo económico:⁶⁵ la explotación de estos árboles en diferentes áreas, de las cuales las más conocidas son Comau y Vodudahue, desde donde volvían las dalcas cargadas de tablas de alerce, el elemento más valioso en esta región, para ser enviadas y comercializadas en el Perú.

LA RUTA HACIA LOS ARCHIPIÉLAGOS DEL SUR Y EL ESTRECHO DE MAGALLANES

- Mapa publicado por Fonck (1900) en el que se ilustran las diferentes rutas seguidas por el padre Menéndez hacia el lago Nahuehuapi en 1791, así como también las rutas utilizadas por otros exploradores en esta región. Colección Biblioteca Agustín E. Edwards E.

Pasando por el istmo de Ofqui,⁶⁶ tenía como objetivos explorar el territorio, conocer los pueblos indígenas que se encontraban en estas regiones y su evangelización, y como meta principal obtener información sobre las exploraciones, las incursiones (a veces verdaderas y a veces imaginadas) y precaverse de la posible llegada de potencias extranjeras (Inglaterra y Holanda) que trataban de penetrar y asentarse en este territorio. Las ya mencionadas expediciones de Gallardo en 1674 y Vea en 1675, entre otras misiones de reconocimiento, utilizaron esta ruta.



LA RUTA DE LA MISIÓN CIRCULAR

Desde principios del siglo XVI (1608) sacerdotes jesuitas primero y franciscanos después, realizaban la misión circular, la que tenía una motivación espiritual: la evangelización y la salvación de los naturales.⁶⁷ Consistía en que dos misioneros recorrían durante casi seis meses, durante primavera y verano (entre septiembre y febrero), las diferentes capillas, donde se quedaban entre tres y cinco días, construidas como estaciones pastorales en las distintas islas del archipiélago. Se seguía una ruta circular marítima que se iniciaba y finalizaba su recorrido en la ciudad de Castro, residencia permanente de los misioneros.⁶⁸ Durante el siglo XVII y con el aumento del número de sacerdotes y misioneros, este tipo de misión se extendió hasta vísperas de semana santa. Y ya en el siglo XVIII, con un nuevo aumento de sacerdotes en la isla, la misión circular se extendió hasta el mes de mayo. Durante los años 1757 y 1758, en forma excepcional, la misión se realizó entre los meses de septiembre y agosto del año siguiente.

La misión circular no seguía una ruta fija, sino que se realizaba cada año según las posibilidades y necesidades que observaban los religiosos entre las diferentes islas y poblaciones del archipiélago. El recorrido sufría modificaciones incluso durante el período de la misión, en atención a las condiciones climáticas y marítimas que posibilitaban la navegación. Los indígenas iban a buscar a los misioneros en sus dalcas a la capilla precedente, a modo de postas marítimas.⁶⁹ Los misioneros intentaban llegar hasta las islas más recónditas y los poblados más apartados en su tarea religiosa.

Por otro lado, el piloto primero de la Real Armada José de Moraleda realizó la circunnavegación de la isla en 1787, saliendo desde el puerto de San Carlos (Ancud) y volviendo al mismo luego de cuatro meses, así como la posterior exploración de parte de las otras rutas, pero con motivos científicos y geopolíticos: el reconocimiento y levantamiento hidrográfico de la región encargados por el virrey del Perú y el rey de España.

La infinidad de los caminos de agua de Chiloé eran recorridos tanto por grupos de canoeros chonos, como por chilotes mestizos, españoles e hispano-criollos en forma cotidiana. Sin embargo, también se realizaban expediciones formales, financiadas con recursos de la Corona. Estas se organizaban con la ayuda de los indígenas chonos, que participaban como remeros, prácticos y guías, pues eran quienes mejor conocían el territorio y los únicos capaces de encontrar las rutas entre la infinidad de islas y canales, ya que como señala Hanisch “llevaban el mapa en la mente”.⁷⁰ Entre los tripulantes se contaba con un calafatero, un carpintero de ribera, un experto conocedor del viento y lector de la atmósfera, y “alteadores”, indígenas que eran capaces de subir a los árboles más altos para encontrar el paso por las rutas terrestres en caso de utilizar los “pasos de indios”.⁷¹ Aunque se especializaban en alguna tarea, todos ellos estaban en condiciones de fabricar una dalca en caso de que fuera necesario, y entre todos desarmaban, transportaban los tablones y volvían a armar la embarcación cuando se transportaba por tierra.

< Mapa que muestra los diversos caminos de Chiloé.
Producción: Fernando Maldonado.

CONCLUSIÓN: TRADICIÓN, CONTINUIDAD Y CAMBIO

Las dalcas habrían tenido mayores dimensiones y una capacidad de carga mayor que las canoas monóxilas. El cronista Gerónimo de Bibar describe que estas habrían tenido entre 24 y 25 pies de largo (7,5 metros aproximadamente).⁷² Góngora Marmolejo entrega dimensiones un tanto mayores: dice que tenían entre 30 y 40 pies de largo (9 y 12 metros) y cerca de una vara de ancho (0,9 metros). Además agrega que llevan desde cinco hasta 12 remeros y más si es necesario.⁷³ El Padre Rosales detalla el peso que estas embarcaciones eran capaces de transportar, que habría sido aproximadamente el doble que el que se podía embarcar en las canoas monóxilas. Los detalles que entrega son muy informativos: las dalcas que observó tenían una capacidad de carga de 200 quintales, es decir, cerca de 10 toneladas, una cantidad bastante considerable. Además, se habrían gobernado desde la popa con un remo corto (canalete), y 8 o 10 remeros. Finalmente, subraya que siempre entra el agua por sus costuras.⁷⁴ De esta manera debía vaciarse todo el tiempo el agua con un achicador de madera o corteza, y posteriormente se utilizó la bomba manual para este fin. Por cierto, había que tener especial cuidado con la carga que se llevaba, en los casos en que esta no debía mojarse.

Regularmente, la capacidad de transporte de pasajeros —o remeros en este caso, ya que la mayoría debía remar para facilitar la propulsión— era de entre 8 y 12 personas y/o remeros. A pesar de esto, también se encuentran dalcas de mayores dimensiones capaces de transportar más pasajeros, como la que utilizó el padre Menéndez en su viaje a Nahuelhuapi saliendo desde Chiloé en 1791: “A las tres de la tarde me embarqué en la ciudad de Castro con diez y ocho hombres en una sola Pirahua, pues otra la tomaré en Calbuco en donde me alcanzaran seis soldados con el sargento Pablo Tellez y tomaremos algunos Calbucanos”.⁷⁵

Para la fecha del viaje de Menéndez, las dalcas ya habían sufrido las modificaciones impuestas por la influencia hispana, por lo que podemos atribuir a este factor el aumento en las dimensiones y la capacidad de carga. El incremento en la cantidad de tablones utilizados para alzar las bordas, de tres a cinco e incluso siete, es uno de los aspectos fundamentales en este cambio. Pero también la introducción de cuadernas, bancas para sentarse, timón y uso de la vela. Esto lo vemos reflejado en las dos dalcas que se equiparon como goletas, utilizadas por Moraleda

> Acuarela del ingeniero Duplessis, naturalista a bordo de la expedición de Jacques Gouin de Beauchesne, mandatada por el rey Luis XIV (1698-1701). Se aprecia a un grupo de mujeres buceando para sacar cholgás al lado de una canoa de corteza. En *Relation journalière d'un voyage fait en 1698, 1699, 1700, 1701* [...] (SH 223). Service historique de la Défense à Vincennes.





Hellé, Dejardin, Paris.

PIROGUE FUGIENNE (New year Sound, Canal Lajarte)

durante su expedición a las islas al sur de Chiloé (1793). Cada una de ellas iba ocupada por una tripulación de al menos 16 personas en total, tres soldados y 13 marineros, entre los que se contaban los indígenas. Además, debían llevar toda la carga correspondiente a los alimentos para esos hombres, junto con los instrumentos necesarios para el trabajo de Moraleda.⁷⁶

A pesar de los cambios sufridos por las dalcas, ellas fueron herederas de la misma tradición constructiva indígena. Este proceso, quizá, pudo tener repercusiones en el desarrollo de otras embarcaciones propias del archipiélago, como el lanchón chilote. ¿Serían parte de la misma tradición constructiva? Y las embarcaciones que se identifican como propias de una tradición europea, como las goletas, falúas, barcos largos, ¿también habrían sufrido modificaciones como parte de este mismo proceso? ¿Es posible reconocer diversas tradiciones constructivas de embarcaciones en el archipiélago de Chiloé, que muestren una continuidad en el tiempo, pero también innovaciones que lleven a cambios en los modos de hacer? Todas estas son interrogantes en las que se debe seguir profundizando en el futuro, y que permitirán entender de mejor manera las dinámicas de interrelación que se dieron en este territorio.

En este contexto, es relevante mencionar y discutir las ideas planteadas por Latcham⁷⁷ acerca de la derivación de la *dalca* desde la canoa de corteza de los canoeros australes. Para este autor, la canoa de corteza precede y es precursora de la *dalca*. Esta última sería una innovación resultado de las influencias de las poblaciones más septentrionales, adaptadas al bosque y que poseían una cultura y tecnología de la madera, sobre las poblaciones canoeras que habrían construido la embarcación de corteza.⁷⁸ El encuentro de ambas tradiciones se habría producido en el archipiélago de Chiloé y sus alrededores, teniendo como uno de sus resultados la elaboración de la *dalca*, que utilizaría los mismos principios constructivos de la canoa de corteza,⁷⁹ reemplazándolas por tablones más gruesos y durables.

Los chonos han sido identificados como canoeros, es decir poblaciones nómadas marinas, que tienen como base de sustentación la explotación de los recursos marinos, y que se organizan en unidades familiares de alta movilidad, trasladándose junto con sus bienes, en sus canoas. De esta manera tendrían más similitudes con las poblaciones canoeras más australes, kaweshkar y yámanas con quienes llegaron a relacionarse, que con las poblaciones de origen mapuche. Se

< *Piragua fueguina*. Corresponde a una canoa de corteza yámana. Fotograbado de H. Dujardin realizado en el contexto de la misión científica francesa del cabo de Hornos (1882-1883). Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

plantea que bajo el nombre de chono se habrían agrupado una serie de identidades diversas (huillis, caucahues, taijatafes, payos, chonos) que, sin embargo, mantenían un sustrato común.⁸⁰ La isla de Chiloé, si bien no habría sido el centro de su territorio, se transformó en un lugar privilegiado, donde se produjo la interacción y posterior mestizaje, primero, con las poblaciones huilliches y, posteriormente, con los europeos. Sin embargo, aún no se tiene claridad de cómo se habrían dado estos procesos. Tanto la costa continental del golfo de Reloncaví, así como la isla de Chiloé, estuvieron poblados por grupos canoeros desde al menos hace cinco milenios. Por el contrario, el proceso por el cual las poblaciones de horticultores huilliches habrían arribado a esta zona no se encuentra bien documentado ni estudiado.

La *dalca* sería una manifestación de este proceso en que poblaciones alfareras de origen huilliche o pre-huilliche se habrían asentado en el archipiélago de Chiloé, influenciando y mezclándose con los canoeros chonos o pre-chonos que habitaban en esta zona. ¿Arribarían estas poblaciones desde el norte empujando a las poblaciones canoeras hacia la región austral, donde fueron vistas por los europeos? ¿O acaso los canoeros habían iniciado por sí solos un proceso de descenso hacia los canales australes? ¿O ambos grupos habían logrado establecer un sistema de interacción y alianzas que tenía su expresión en la isla de Chiloé? Estas son solo interrogantes, que con los datos actualmente disponibles no es posible dilucidar. La isla de Chiloé, sin embargo, sí se habría constituido como un espacio privilegiado de interacción





entre grupos canoeros y horticultores, chonos y huilliches, a los que posteriormente se sumaron los europeos. A esto hay que agregar las incursiones ocasionales de poyas y puelches cordilleranos, que habitaban en los alrededores del lago Nahuelhuapi, en busca de productos marinos. Durante los siglos XVII y XVIII esta interacción habría sido aún mayor, gracias al efecto de atracción que produjeron las misiones evangelizadoras de los sacerdotes jesuitas instaladas en la isla de Chiloé sobre las poblaciones canoeras.⁸¹

De esta manera, resulta particularmente interesante el área del golfo de Reloncaví y sus alrededores, que comprenden por el oriente el estuario de Reloncaví (el brazo de mar que se interna en el continente) y los lagos de Llanquihue y Todos los Santos, que forman parte de la ruta hacia el lago Nahuelhuapi, así como el río Maullín y su estuario por el poniente. En esta zona se habría producido la mayor interacción entre los distintos tipos de embarcaciones y las comunidades que las utilizaban. Será clave en el futuro comprender con mayor profundidad las dinámicas de poblamiento y migración que se desarrollaron en esta área, que probablemente fueron más complejas.

< Paisaje de bordemar, Castro.
Fotografía: Gilberto Provoste.
Archivo fotográfico Gilberto Provoste
(Museo de Sitio Castillo de Niebla, Dibam).

^ Lanchas chilotas.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

>> Uno de los lugares claves en la interacción de las diferentes poblaciones que navegaron en Chiloé. Aquí se mezclan la tierra con el mar, los distintos grupos humanos y sus embarcaciones.
Fotografía: Fernando Maldonado.





Recuerdos LAS MINGAS



“Esta es otra costumbre que se ha realizado y se viene realizando en Chulín, pero esto es por necesidad imperiosa de los habitantes, porque sin trabajar yo creo que no vive nadie y por eso estas mingas, porque hay algunos trabajos que no los puede hacer uno solo, se necesitan dos o unos compañeros, y uno solo también aburre. Bueno, entre los mingos podemos mostrar las de picaduras de leña de metro, aserradura y – por qué no decir también– mingas a labradura.

En las mingas de picadura de leña de metro, dos pueden hacer de seis a nueve metros al día, según la madera, día de verano o invierno, así tenemos que en picor se avanza menos que picar canela, roble y otras maderas. También va seguir el terreno según el habla, hay algunos más buenos que otros, e influye también el picador que puede ser más débil o fuerte que otros en tiempo de verano; también hay algunos que han hecho cinco metros solo.

En las mingas de aserraduras igual varía la continuidad de piezas por la madera más dura

o blanda, la sierra afilada o unos amellados y los trabajadores. Pero en un término medio tenemos que se sacan cincuenta tablas al día, en veces más, y si se asierran cintas, cuotones, etcétera, se saca mucho más piezas, el doble más. Aquí en la aserradura indispensablemente entran tres personas que son: un arribano y dos abafinos y por supuesto la sierra. En estos mingos cuando se trabaja muy forzado algunos hacen gute, (cansancio o rendimiento de piernas o cintura o brazos o todo el cuerpo) y al otro día no pueden trabajar por el dolor.

Y por último en los mingos de labradura, también según la madera [...] o labrador varía, algunos en el día labran por aserrar cien piezas, otros menos y otros también más en las épocas de primavera y verano, que son los días más largos. Esto sería más o menos resumido lo que son los mingos en la isla, que es una costumbre por necesidad”.

*“Origen de la Iglesia”, Chulín, ca. 1977.
Manuscrito sin autor, pp. 7-8.*

▲ Tiradura o minga de casa cerca de Quemchi.
Fotografías: Guy Wenborne.

➤ Chilote y su yunta de bueyes después de la tiradura de casa.
Fotografía: Guy Wenborne.

