

aportes culturales, tales como la agricultura y la cerámica, desde puntos tan distantes como el sudeste asiático. Unos pocos piensan incluso en viajes a través del Atlántico, lo que resulta más difícil de aceptar si se considera que ninguna evidencia arqueológica permite suponer relaciones en tiempo precolombino con las poblaciones del mundo occidental antes de la colonización normanda de Groenlandia, entre los siglos X y XV, la que habría también alcanzado la costa nororiental de América del Norte sin dejar huella en las culturas indígenas.

Por otra parte, hay quienes suponen que embarcaciones precolombinas con capacidad de navegación de altura pudieron llegar hasta la Polinesia, siendo esta otra explicación a las similitudes culturales que los etnólogos ven entre algunos pueblos indígenas sudamericanos y ciertos grupos autóctonos del Pacífico. Thor Heyerdahl y su balsa "Kon-Tiki" son en este campo quienes han logrado más popularidad tratando de sostener la hipótesis. Hace diecisiete años, el francés Eric de Bisschop efectuó con parecido propósito y similar medio el doble trayecto Polinesia-América-Polinesia. No obstante, estas empresas en que se mezclan por partes iguales el estudio y la aventura sólo prueban en definitiva la posibilidad material de que estos viajes pudieron haberse realizado, ya que existe siempre un factor que les resta veracidad: ahora se sabe hacia dónde se navegaba.

Aun habiéndose constatado la capacidad de embarcaciones primitivas para efectuar largos cruceros, ellos —si se llevaron a cabo— debieron responder a empresas respaldadas por una organización política, social y económica desarrollada y sólida. Por tanto, hablando en términos de cronología, esto sólo pudo suceder tardíamente en la América precolombina; es decir, cuando existía ya un pasado milenario, en cuyo registro están incluidos muchos pueblos de existencia vinculada a la vida marítima. Para la mayoría, el mar no constituyó señuelo de potenciales descubrimientos, sino simplemente el lugar de origen del sustento cotidiano. Entre estos últimos se encuentran precisamente los indígenas de los archipiélagos occidentales de la Patagonia y de la Tierra del Fuego, a los cuales nos referiremos a continuación.

Un decenio habitando esos territorios que hoy forman parte de las provincias chilenas de Chiloé, Aysén y Magallanes, nos permitió tomar contacto con los últimos sobrevivientes de los grupos aborígenes más australes del mundo y conocerlos no sólo a través de los vestigios arqueológicos que se encuentran a lo largo de las costas, sino también tener una visión de su presente actitud frente a la cultura occidental, que llega hasta ellos con los matices propios de la vida nacional de ese país.

Creemos útil indicar de inmediato que los conceptos "precolombino" y "prehispánico", que en otras partes de América definen una etapa bien precisa en el transcurrir de las culturas nativas, pudiendo considerárseles como sinónimos de "prehistoria", en el extremo meridional de ese continente prácticamente carecen de significación. El paso de Hernando de Magallanes en 1520 por esas latitudes no alteró en absoluto la vida tradicional de las comunidades aborígenes, como tampoco lo hiciera el trato esporádico con los navegantes de España, Holanda y otras naciones que posteriormente utilizaron la vía del Estrecho de Magallanes o del Cabo de Hornos. Sólo la colonización argentina y chilena, iniciada formalmente en la segunda mitad del siglo pasado, llevó consigo trastornos profundos conduciéndolos paulatinamente a la extinción.

Los "nómadas del mar"

La acertada definición de estos amerindios como "nómadas del mar" la debemos al etnólogo francés José Emperaire (1955), quien intitulara así su obra fundamental sobre los canoeros de los archipiélagos occidentales. La adaptación a la vida marítima es allí una imposición directa del medio geográfico, ya que el interior de las tierras continentales e insulares es prácticamente inhabitable. El accidentado relieve, los bosques, los grandes ventisqueros que la atraviesan, impiden incluso ahora la instalación permanente del hombre, quedando libres de estos inconvenientes sólo algunos sectores de la estrecha franja costera. Además, la única vía de comunicación expedita fue y sigue siendo el mar. En conjunto, estas características del territorio

determinaron obviamente un sistema de vida ligado en forma estrecha y permanente al medio marino.

En cuanto al clima, éste es húmedo y frío, sin ser glacial. Las precipitaciones pueden alcanzar hasta 4.000 mms. anuales hacia los 49° de latitud sur, pero disminuyen hacia el sur, llegando en la costa meridional de la Isla Grande de Tierra del Fuego a sólo 600 mms. Las viviendas primitivas, de forma cupular o cónica según el grupo étnico, eran ligeras y acondicionadas para ser ocupadas por cortos períodos, utilizándose, por consiguiente, materiales que no eran necesariamente imperecederos. Las embarcaciones, a las que nos referiremos en el capítulo siguiente, tampoco eran de larga duración. Por tanto, los yacimientos arqueológicos que han sido excavados en la región han proporcionado muy pocos antecedentes sobre estos dos importantes aspectos de la cultura material: la vivienda y el transporte.

Por el contrario, ha sido posible recoger abundante información sobre la alimentación, a través de los restos de la fauna, y sobre los utensilios de piedra y hueso. También el descubrimiento de algunas tumbas aisladas ha permitido atisbar en la vida religiosa y ceremonial. La agricultura les fue totalmente desconocida, e incluso en la actualidad es prácticamente inexistente por efecto de las condiciones climáticas y del suelo mismo; avances técnicos tales como la alfarería tampoco estuvieron a su alcance. Sin embargo, explotaron al máximo los recursos marinos por medio de la recolección de moluscos, la pesca y la caza de mamíferos y aves, con arpones, flechas y trampas, razones que los obligaban a desplazarse constantemente para buscar nuevos bancos de mariscos o seguir las migraciones de las especies que consumían.

Hacia la época del descubrimiento, estos nómadas marítimos estaban congregados en tres grandes grupos étnicos conocidos bajo las denominaciones de Chono, Alakaluf y Yámana. El territorio ocupado por los primeros se extendía desde las islas Guaitecas hasta el Golfo de Penas, y el conocimiento que sobre ellos se posee es muy vago, dado que se extinguieron en el transcurso del siglo XVIII. Su primer contacto con los blan-

cos fue con ocasión de la expedición de Francisco de Ulloa, en 1533; pocos años más tarde (1557-58), Miguel de Goicuetta hizo una descripción de los mismos. A estos antecedentes se suman los recogidos por los misioneros jesuitas Ferrufino, Esteban y Venegas, en Chiloé e islas Guaitecas (1609-13), por algunos oficiales de la fragata inglesa "Wager" que allí naufragara en mayo de 1741 (Burkeley y Cummins, 1743; Byron, 1768), y por otro misionero, el padre José García (1766-67).

Los alakalufes, que se dan a sí mismos el nombre de Qawáshqar, según ha sido comprobado en recientes investigaciones lingüísticas (Clair-Vasiliadis, 1972) ocupaban la extensa zona comprendida entre el Golfo de Penas y el paso o canal Cockburn, en Tierra del Fuego, es decir, más al sur del Estrecho de Magallanes, por el cual también penetraban hasta su parte media, estableciendo allí contactos con los tehuelches, cazadores de la estepa patagónica.

En abril de 1526 fueron vistos por los miembros de la expedición de Jofré de Loaysa, y a partir de esa época seguirán siendo citados en los documentos debido a la pluma de exploradores de diversas nacionalidades. Es probable que bajo el nombre de Alakaluf quedaran comprendidas diversas tribus que hablaban diferentes dialectos, pero con un modo de vida semejante. Se estima que a mediados del siglo pasado alcanzaban un número de cuatro mil individuos, llegando hoy sólo a 47, que viven agrupados en Puerto Edén, en la costa oriental de la isla Wellington. Las enfermedades introducidas por los blancos, especialmente la tuberculosis, fueron sin duda la causa determinante de su brutal disminución.

Finalmente, los yámanas —llamados a veces yahganes— habitaban el litoral de las islas australes comprendidas entre el canal Beagle y el Cabo de Hornos, encontrándose también en la costa meridional de la Isla Grande de Tierra del Fuego, donde mantenían contacto con los indígenas de los grupos Ona o Selknam y Haush, nómadas terrestres de dicha isla. Igual cosa hacían con los alakalufes en la zona de la península Brecknock, límite occidental de su área de dispersión.

Su primer contacto con los europeos fue exactamente el 22 de febrero de 1624, al encontrarse con la flota holandesa comandada por Jacques L'Hermite, que en esos momentos efectuaba el reconocimiento de la bahía Nassau. El encuentro, lejos de ser amistoso, costó al día siguiente la vida a 17 tripulantes de uno de los navíos de la expedición, que se habían visto obligados a pernoctar en una playa (Gallez, 1974).

Los yámanas, al igual que los otros grupos australes, han visto considerablemente disminuido su número. En el siglo XVIII eran aproximadamente tres mil, manteniéndose esta cifra hasta la segunda mitad del siglo pasado. En 1925 ya estaban reducidos a 50 y hoy son sólo ocho los racialmente puros, aunque todavía llegan al medio centenar si contamos los casos de mestizaje.

Las embarcaciones

Como ya hemos hecho notar, las embarcaciones aborígenes están ausentes de los sitios arqueológicos en razón de la mala conservación de la madera. Sólo una vez, por excepción, ubicamos en el fiordo Parry, en Tierra del Fuego, una canoa de cuatro metros de eslora hecha a partir de un tronco ahuecado. Sin embargo, y a pesar de la alta antigüedad de la presencia del hombre en esos mares, que parece remontarse a unos 9.000 años, la evolución cultural fue lenta y es casi seguro que las canoas vistas por los europeos de los siglos XVI y siguientes no diferían fundamentalmente de aquellas utilizadas milenios antes. De esta manera, debemos conformarnos con proyectar hacia el pasado las descripciones que encontramos en las narraciones de las centurias indicadas o lo que ha sido conservado en los museos. También son de gran valor las observaciones recogidas en época reciente de los indígenas mismos, especialmente de aquellos que por su avanzada edad tuvieron oportunidad de conocer un poco más de cerca las formas de vida tradicionales.

En términos generales, las canoas allí utilizadas poseían una eslora que variaba entre cuatro y siete metros, una manga máxima que podía alcanzar un metro y en la parte central el puntal variaba en-

tre 60 centímetros y un metro. Con frecuencia, la borda hacía más alta por medio de tablas o trozos de corteza adicionales que servían para evitar la entrada de agua que podía acarrear el golpe sorpresivo de una ola. El medio de propulsión fue siempre el remo, desconociéndose el uso del velamen, aunque en tiempos más o menos recientes pudo notarse la adopción de un rudimentario sistema que seguramente pretendía imitar las velas vistas en las chalupas y goletas de los colonos (*).

Desde el punto de vista de la confección del casco, tres han sido las categorías observadas. Un primer tipo estuvo constituido por aquellos fabricados de planchas unidas entre sí mediante costuras efectuadas con fibras generalmente de origen vegetal. Estas embarcaciones fueron utilizadas desde Chiloé hasta el Estrecho de Magallanes, pareciendo existir una íntima relación entre la zona donde su uso fue más frecuente y la región donde son más abundantes el alerce y el ciprés, árboles de los cuales era más fácil obtener la madera con los métodos rudimentarios, pero ingeniosos, de los aborígenes. Estos, careciendo de sierras, obtenían las planchas introduciendo cuñas en los árboles, rajando así la madera en sentido longitudinal. Luego, auxiliados con instrumentos cortantes de piedra y grandes conchas, procedían a terminar y pulir las piezas.

Estas embarcaciones tuvieron un gran auge en la zona de Chiloé, donde se les conoció como dalcas. Según González de Agüeros (1791), constaban de cinco o siete planchas de 3,50 a siete metros de largo, de 40 a 60 centímetros de ancho y de dos a tres pulgadas de espesor, que eran unidas entre sí mediante costuras que seguían una línea de perforaciones a lo largo del borde de cada una de ellas. Las canoas presentaban ambos extremos en punta, siendo calafateadas con hierbas utilizadas a manera de estopa. Algunas cuernas sujetas con tarugos de madera servían para dar solidez al conjunto.

(*) Entre las principales publicaciones sobre este tema se encuentran las de Bird y de Cooper, en 1946, y la de Emperaire ya citada.

Más al sur de Chiloé, en el territorio de los chonos y en el de los alakalufes, hasta el Estrecho de Magallanes, este tipo de canoa constaba normalmente de sólo tres planchas. Habiendo desaparecido hace un par de siglos, fueron reemplazadas totalmente por canoas elaboradas con cortezas cosidas, que ya existían antes de los primeros contactos con los europeos, siendo utilizadas contemporáneamente con las antes citadas. Eran más comunes desde la región del Estrecho de Magallanes hacia el sur, especialmente en las islas australes del archipiélago de Tierra del Fuego, zona ocupada por los yámanas.

Estaban formadas, al igual que en el caso anterior, por una pieza central y las laterales sujetas mediante costuras. La corteza era obtenida de una especie de haya regional, el coigüe (*Nothofagus betuloides*), la cual era desprendida del tronco durante la primavera en forma de largos trozos de hasta 9 y 10 metros de longitud. Mediante continuo humedecimiento se mantenía y aumentaba la flexibilidad del material, cortándosele a continuación del tamaño adecuado para dar al casco su forma longilínea, terminada en sendas puntas realzadas, lo que le proporcionaba una forma de media luna. En las costuras se utilizaban tanto fibras de origen animal (tendones o cuero) como vegetal (Fig. 1).

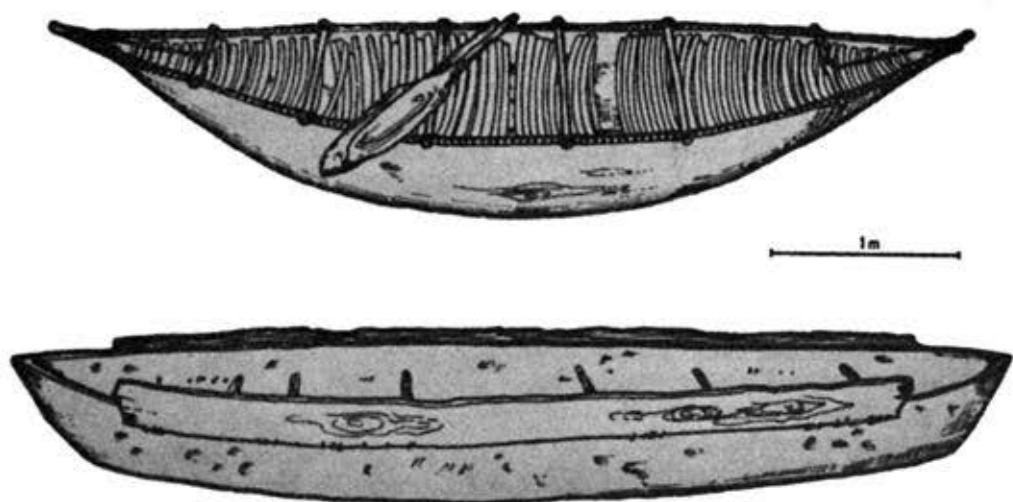


Fig. 1.—Arriba, canoa de corteza, de las islas australes de Tierra del Fuego. Abajo, canoa monoxila de los canales patagónicos; en este último caso, la borda está realzada con tablones.

Existe una observación de la segunda mitad del siglo XVIII sobre un ejemplar donde la pieza central estaba curvada tanto en el sentido longitudinal como transversal, permitiendo con esta última característica que las costuras, tanto a babor como a estribor, estuvieran por encima de la línea de flotación, lo que indudablemente contribuía a hacerla más estanca. Generalmente, sin embargo, las tres piezas eran de un ancho más o menos equivalente, quedando, por tanto, las costuras bajo el agua, asegurándose la impermeabilidad mediante el mismo material de calafateo que ya hemos citado.

El interior de la canoa era revestido con fragmentos curvos de madera, a manera de cuadernas, aunque ésta no fuera exactamente su función, ya que no estaban unidas a una pieza central o quilla y, por otra parte, eran colocadas después de que el casco estaba terminado. Su objetivo, al igual que el de unas varas cosidas a lo largo de la borda, era el mantener la forma general del casco, el que de otra manera se hubiera deformado rápidamente. Algunas piezas colocadas en sentido perpendicular al eje de la embarcación servían al mismo fin.

Tratándose de embarcaciones largas y estrechas, a veces con capacidad hasta

para diez personas, y construidas con materiales frágiles, uno de los principales problemas al que se enfrentaron los indígenas fue el de su deformación y pérdida de simetría. Los testimonios históricos abundan en observaciones referentes al cuidado con que eran tratadas, retirándoselas del agua luego de su utilización y siendo permanentemente reparadas.

Contrariamente a lo que se ha observado en embarcaciones de otros grupos indígenas, ya sea de América o de otras partes del mundo, éstas carecían de un armazón rígido, lo que naturalmente iba en desmedro de la conservación de su forma original. Creemos que ésta es también la razón por la cual no utilizaron el cuero como material de base en la confección del casco. Actualmente, los alakalufes de Puerto Edén venden o intercambian, a bordo de los barcos de paso por la zona, unas pequeñas canoas, de 15 a 25 centímetros de longitud, fabricadas en cuero. Estos modestos "souvenirs" no son en ningún caso una reproducción de sus antiguas embarcaciones. Sólo han reemplazado la corteza por piel de lobo marino, más fácil de cortar y que por otra parte realza el color local buscado por los turistas. Por el contrario, un yámana de avanzada edad de la isla Na-

varino es capaz todavía de fabricar canoas de corteza a escala, en las cuales todos los detalles tradicionales son respetados rigurosamente.

Como última categoría, debemos citar las canoas cuyo casco consistía en un tronco ahuecado, labrado exteriormente hasta obtener la forma requerida. Fueron, a no dudarlo, las de adopción más reciente en esa zona, habiendo contribuido al desarrollo y difusión de este tipo la introducción de herramientas europeas de hierro, especialmente el hacha y la azuela. Rápidamente desplazaron a las canoas de corteza, de menor duración, y sirvieron de modelo de transición entre aquellas y los botes europeos que adoptaron durante el transcurso de la presente centuria. Incluso hemos visto canoas de este tipo que imitaban exactamente un bote, habiéndose establecido una neta diferencia de forma entre la proa y la popa, además de haberse tallado, en el mismo tronco que formaba el casco, una quilla y una roda lo bastante sobresaliente como para hacer más fiel la copia. Junto con la popularización de estas canoas monoxilas surgió y evolucionó paulatinamente el uso de remos cada vez más largos, proporcionales a la manga de la embarcación y, consecuentemente, un sistema de fijación de éstos a la borda durante la boga (Fgs. 1 y 2).

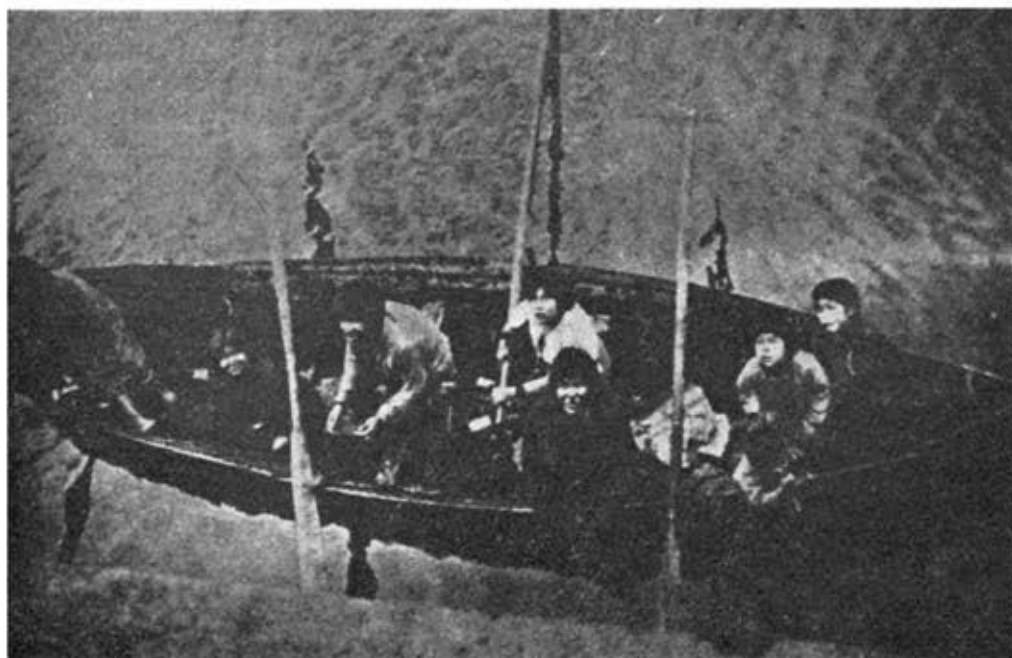


Fig. 2.—Embarcación de alakalufes contemporáneos en Puerto Edén, isla Wellington. Obsérvese la adopción de remos largos de tipo europeo (foto Franciscovic, Punta Arenas, Chile).

Sin embargo, una canoa de este tipo no era un simple tronco vaciado. Su construcción, al igual que en el caso de aquellas de planchas o de corteza, requería una artesanía avanzada. La elección de la madera apropiada, su tallado interno y externo, la tarea de ensanchamiento de los lados ya adelgazados del casco por medio de travesaños y aplicación directa de fuego, eran etapas que los indígenas llevaban a cabo cuidadosamente, conscientes de que el menor error podía malograrse el producto de semanas de paciente esfuerzo.

Finalmente, debemos anotar algunos interesantes aspectos concernientes al modo de desplazamiento de estos nómadas marítimos. Entre ellos debemos señalar el uso de ciertos pasos terrestres que permitían acortar la ruta recurriendo al transporte de las canoas a fuerza de brazos para atravesar, por ejemplo, un istmo, evitando así su boqueo por mar. La tradición ha mantenido el recuerdo de estos pasajes bajo la común denominación de "caminos de los indios" (Laming-Emperaire, 1972). Cuando se trataba de embarcaciones de planchas o de cortezas, éstas eran descosidas y llevadas fácilmente por tierra con la participación de todo el grupo, que en el común de los casos se reducía a una familia. Incuestionablemente, la adopción de canoas monoxilas debió ir en contra de estas costumbres, ya que su peso varía en torno a una centena de kilos.

En cuanto a la navegación, aunque ésta se efectuaba en lo posible con la costa a la vista, las débiles embarcaciones solían acometer a veces empresas de mayor alcance. Así, las observaciones efectuadas por los tripulantes y personal científico de los navíos "Adventure" y "Beagle", en la primera mitad del siglo pasado (Fitz-Roy, 1839), y de la "Romanche", a fines del mismo (Martial, 1888), permiten establecer con certeza que los fueguinos llegaban hasta el mismo archipiélago con que concluye América, es decir, las islas Wollaston y L'Hermite o del Cabo de Hornos.

Personalmente hemos confirmado estas afirmaciones al encontrar las evidencias de un antiguo campamento indio en la isla Herschel, la penúltima antes del Cabo de Hornos (Ortiz-Troncoso, 1972).

Hay que destacar que para llegar a este archipiélago debe efectuarse una navegación de por lo menos diez millas a través de la bahía Nassau, abierta a los vientos del sur. Esto, en una canoa propulsada sólo a remos, no debió ser tarea fácil.

Concluyendo, cabe preguntarse hoy —cuando los "nómadas del mar" están reducidos al estado de sobrevivientes— cuál fue el lugar que ocuparon en el amplio contexto de la América anterior al viaje colombino y qué papel desempeñaron en la historia general de la cultura.

A primera vista su contribución puede parecerse modesta, pero creemos no exagerar si afirmamos lo contrario, añadiendo incluso que hicieron aportes de notable valor. Descubriendo y recorriendo las regiones magallánica y fueguina agregaron esos inmensos territorios al habitat del hombre americano; aprendiendo a extraer de ese medio hostil lo necesario a la subsistencia demostraron una vez más la capacidad de adaptación de nuestra especie. Al mismo tiempo, y con milenios de anticipación a nuestra cultura, se constituyeron en la vanguardia de la humanidad en el mar austral.

Bibliografía

Bird J.B.: "The Alakaluf". En "Handbook of South American Indians". Vol. 1, páginas 55-79. Washington, 1946.

Bulkeley, J., y Cummins, J.: "A voyage to the South-seas, by H.M.S. "Wager". Londres, 1743.

Byron, J.: "The narrative of the honourable... containing an account of the great distresses suffered by himself and his companions on the coast of Patagonia from the year 1740 till their arrival in England, 1746". Londres, 1768.

Clair-Vasiliadis, Ch.: "Qawáshqar: una investigación etnolingüística en el Pacífico". "Revista de Estudios del Pacífico". Núm. 5, págs. 7-26. Valparaíso, 1972.

Cooper, J.M.: "The Chono y The Yahgan". En "Handbook of South American Indians". Vol. 1, págs. 47-54 y 81-106, respectivamente. Washington, 1946.

Emperaire, J.: "Les nomades de la mer". Edit. Gallimard. París, 1955.

Ferrufino, J.B.: "Carta". En "Cartas Anuas de la provincia de Paraguay, Chile, y Tucumán del año 1610", por Diego de Torres. Vol. 19, págs. 84-144. 1927.

Fitz-Roy, R.: "Narrative of the suveying voyages of H.M.S. "Adventure" and "Beagle" between the years 1826 and 1836". Londres, 1839.

Gallez, P.J.: "El descubrimiento de la bahía Nassau (aguas fueguinas, 1624)". "Boletín del Centro Naval". Núm. 698, págs. 15-35. Buenos Aires, 1974.

García, J.: "Diario del viaje i navegación hechos por el padre... de la Compañía de Jesús desde su misión de Caillin, en Chiloé, hacia el sur en los años 1766 y 1767". "Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile". Vol. 14, págs. 3-47. Santiago, 1889.

Goicueta, M. de: "Viaje de Juan Ladrillero (1557-58)". "Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile". Vol. 5, págs. 482-520. Santiago, 1879.

González de Agüeros, P.: "Descripción histórica de la provincia y archipiélago de Chiloé en el reyno de Chile y Obispado de la Concepción". Madrid, 1791.

Laming-Emperaire, A.: "Los sitios arqueológicos de los archipiélagos de Patagonia occidental". "Anales del Instituto de la Patagonia". Vol. III, págs. 87-96. Punta Arenas, 1972.

Martial, L.F.: "Mission Scientifique du Cap Horn 1882-83". Vol. I: "Histoire du voyage". París, 1888.

Ortiz-Troncoso, O.R.: "Nota sobre un yacimiento arqueológico en el archipiélago del Cabo de Hornos". "Anales del Instituto de la Patagonia". Vol. III, págs. 83-85. Punta Arenas, 1972.

Venegas, M. de: "Carta". En "Cartas Anuas de la provincia de Paraguay, Chile y Tucumán del año 1610", por Diego de Torres. Vol. 19, págs. 380-383. 1927.

De "Revista General de Marina" - España, junio de 1975.

