

INFORME:

**SISTEMAS DE NAVEGACIÓN
TRADICIONAL Y EL USO DE CANOAS
MONÓXILAS EN LAGOS CORDILLERANOS DE
LA ZONA CENTRO SUR DE CHILE: LAGO MAIHUE**

INTRODUCCIÓN

Se aborda desde una aproximación etnohistórica y etnográfica la problemática de las tradiciones culturales de navegación que se han desarrollado en la zona centro sur de Chile, en particular en los sistemas lacustres cordilleranos, a través del estudio de embarcaciones monóxilas en contextos históricos y contemporáneos como elemento tecnológico y artefactual representativo de estas tradiciones.

El sistema lacustre cordillerano ubicado en la Región de los Ríos compuesto por los lagos: Huiste, Gris y particularmente el Maihue; es habitado actualmente por diversas comunidades mapuche-huilliche agrupadas en los Lofmapu de Rupumeica, Hueinahue, Maihue y Cacurrupe. Los Lofche de estos territorios se encuentran emparentados por lazos matrimoniales y diversas prácticas culturales tradicionales comunes, muchas de las cuales se sustentan en un profundo vínculo con los distintos cuerpos de agua que conforman su paisaje.

Esta relación se expresa en ceremonias y rogativas en las cuales las aguas de los lagos, ríos y trayenkos ocupan un lugar muy importante como elemento purificador y a la vez articulador de la cosmovisión indígena, sin dejar de lado su importancia al interior del sistema productivo, la explotación de recursos; y su relevancia como descriptores y marcadores espaciales.

En este contexto, la navegación tradicional ha ocupado un rol muy importante en la estructuración y vertebración del territorio lacustre, en la apropiación del paisaje y la mantención de un sistema de relaciones sociales de larga data. Efectivamente, estos lagos tuvieron en el pasado un activo tráfico de embarcaciones monóxilas llamadas comúnmente "*canoga*" o wampo destinadas al transporte de carga, personas y animales; las cuales según diversa evidencia etnohistórica y etnográfica, eran de propiedad tanto familiar como comunitaria. Este tipo de navegación se ve fuertemente afectada por la incorporación de nuevas tecnologías de desplazamiento y estrategias de ocupación del espacio derivadas del modelo de explotación forestal a partir de las primeras décadas del siglo XX.

Pese a que en la actualidad no se constata el uso de embarcaciones monóxilas en la zona estudiada, las que dejaron de utilizarse hacia ya varias décadas, todavía permanecen en la memoria de estas comunidades las rutas de navegación establecidas por uso consuetudinario, así como el rol sociocultural de estas embarcaciones y los diversos modos de apropiación, significación y uso del espacio lacustre asociado a prácticas de navegación tradicional.

METODOLOGÍA

El enfoque metodológico que se privilegió para esta investigación es el de la etnografía, entendida como un proceso de observación abierto y continuo orientado a comprender los fenómenos sociales desde la perspectiva de las propias comunidades y sus actores (Guber, 2001:12-13). De manera complementaria se recurrió a la investigación de fuentes documentales tanto históricas como etnohistóricas utilizando para ello técnicas estándar de registro y fichado de textos documentales.

En cuanto a las técnicas de recolección de información se recurrió a la observación sistemática en sus distintos niveles y contextos, complementadas con entrevistas etnográficas (Taylor, S.J y Bogdan, R., 1992:101). Estas entrevistas se realizaron buscando una aproximación biográfica a los sujetos, para comprender de qué modo las prácticas de navegación tradicional en el pasado son investidas de significados en un contexto de interacciones sociales en torno a una estrategia cultural de uso y significación del espacio lacustre. Estos significados no son estáticos, cambian y son renegociados a través de la vida de un objeto y a través del propio desarrollo histórico de la sociedad en que se desenvuelve. (Godsen y Marshall, 1999). El sofisticado set de comprensiones, interpretaciones y significados que fueron apareciendo y develándose se analizaron como parte fundamental de un contexto cultural transmitido a través del lenguaje que es capaz de nombrar, clasificar, e reinterpretar sistemas, recursos, usos, prácticas, ritualidad, espiritualidad y modos de ver el mundo (Nakashima y Elias, 2002).

La información recabada en terreno fue registrada a través de notas de campo, fotografía digital, registro digital de audio y croquis, entre otros. Para el registro espacial y levantamiento de puntos y rutas se utilizó un GPS Garmin Mod. GPSMAP 60CSx.

Como procedimiento de análisis de la información etnográfica recolectada se construyeron fichas de bases de datos para aquella información obtenida de entrevistas y observación sistemática protocolizada. Las entrevistas fueron transcritas íntegramente, al igual que las observaciones del diario de campo para ser analizadas a través de análisis de contenido simple, procesando la información a través de patrones, esquemas o mapas mentales, categorías y tipologías comparables y contrastables de acuerdo a los objetivos e hipótesis de la investigación.

Área de estudio y universo

El área de estudio se emplaza en el sector cordillerano de la Región de Los Ríos, en el sistema que forman los lagos Maihue, Huishue y Gris. Esta zona corresponde administrativamente a la provincia de Ranco, en las comunas de Futrono y Lago Ranco, en donde los lagos Huishue y Gris pertenecen a la comuna de Lago Ranco, mientras que el lago Maihue forma parte de ambas comunas.

Dicho sector corresponde a un área rural, habitada mayoritariamente por población indígena que se reconoce como mapuche - huilliche. De esta manera, en las inmediaciones del lago Maihue se ubican tres comunidades indígenas: Maihue, Hueinahue y Rupumeica, las que se despliegan en la ribera del lago de noreste a sureste.

La investigación etnográfica se concentró en las comunidades antes mencionadas, en específico, los sectores o localidades de Maihue, Maqueo, Hueinawe y Rupumeica Bajo.

Considerando que el uso y apropiación de los lagos Huishue y Gris corresponden a prácticas actuadas por habitantes de las comunidades de lago Maihue, ya que no se registran asentamientos permanentes en sus deslindes, el vínculo con estos cuerpos de agua, sus usos y significaciones fueron pesquisados en los sectores antes mencionados, aunque en el desarrollo del estudio su cobertura fue marginal.

Asimismo, se realizó una prospección etnográfica en el lago Ranco, en específico, el sector de Llifén, de la comuna de Futrono. Dicha localidad se encuentra en las inmediaciones del río Calcurrupe, curso de agua a través del cual desagua el lago Maihue en el lago Ranco. La realización de dicha prospección se orientó a pesquisar los vínculos existentes entre los habitantes de los lagos arriba señalados.

En el entendido que el uso de embarcaciones monóxilas habría persistido sólo hasta mediados del siglo XX, el universo de estudio correspondió a la población adulto mayor que habita los sectores mencionados.

RESULTADOS

Notas acerca de los recuerdos

La información etnográfica recabada hace referencia a prácticas de navegación tradicionales asociadas a algunas embarcaciones monóxilas que, identificadas por las personas entrevistadas, circulaban en el lago Maihue durante la primera mitad del siglo XX y, en menor medida, a algunas canoas del lago Ranco, presentes durante el mismo período.

Las descripciones acerca de las canoas que navegaron por el lago Maihue que se manifiestan a través de los recuerdos de los entrevistados, son bastante consistentes. Aspectos referidos a su propiedad, forma, materialidad y modo de uso aparecen de manera recurrente con alto grado de concordancia en los diversos relatos sistematizados. No obstante, en lo que refiere a la construcción del artefacto y ciertos detalles constructivos, la información es bastante más fragmentaria, tanto porque pueden corresponder a *corpus* de conocimientos especializados, como por la variabilidad de las embarcaciones en cuanto a características constructivas se refiere; además del hecho de que la construcción de este tipo de embarcaciones no era un hecho cotidiano para el período investigado y las biografías de personas consultadas. Respecto de las rutas de navegación que se habrían utilizado para navegar en canoas existe consistencia en cuanto a puntos de destino, puertos, embarcaderos y derroteros; no observándose distinciones de éstos, en relación con la presencia/ausencia de distintos tipos de embarcaciones y/o períodos temporales.

En cuanto a las canoas descritas para el lago Ranco, cabe señalar que ciertos datos no pudieron ser cotejados en terreno, hecho que impide aseverar la existencia de diferencias y/o similitudes – tanto en términos constructivos como en lo que refiere a su uso y significado – entre ambos grupos de canoas (las del Maihue y las del Ranco). Por lo tanto, se recomienda

la realización de estudios posteriores en el área, en específico en el sector de isla Huapi, a fin de obtener un panorama general del uso de canoas monóxilas en la subcuenca de los afluentes del Rancho.

Dueños de canoas y usuarios

Distintos interlocutores hicieron referencia a la existencia de un número indeterminado de embarcaciones monóxilas, a las que denominaron como *canoas*, *canogas* y, en menor medida, *wampos*, navegando en el lago Maihue en el pasado. En específico en las comunidades de Rupumekca y Hueinahue, ambas ubicadas en el extremo suroriental del lago¹. De modo que los datos recabados apuntan a que, para la primera mitad del siglo XX, sólo habrían existido canoas en esa fracción del lago, no presentándose ninguna en la comunidad de Maihue, ni tampoco en los fundos de Carrán y Los Guindos, estos últimos ubicados en la costa suroeste del lago.

De acuerdo a los entrevistados, en la comunidad de Rupumeica habrían sido utilizadas dos canoas, una de ellas perteneciente a la familia Carrillo. Acerca de la otra embarcación, se nos indicó que era de la familia Chocano. Por otra parte, en la comunidad de Wueinawe las canoas habría sido de la familia Jaramillo, una de ellas perteneciente a de Dionisio Jaramillo y la otra a Bernardo Jaramillo V. Asimismo, se hace mención a otra canoa propiedad de Ricardo Monsalve. Cabe señalar que Dionisio Jaramillo, Jacinto Carrillo, Bernardo Jaramillo y Ricardo Monsalve estaban emparentados.

Si bien las canoas tenían propietarios conocidos, éstas eran utilizadas también por otros miembros de las comunidades de Hueinahue y Rupumeica. De esta manera, los dueños de las canoas las prestaban o arrendaban. Al respecto se nos indicó que los propietarios prestaban servicios en las canoas, pero siempre las manejaban ellos.

Si bien no hay claridad con respecto al pago que los dueños de las canoas recibían a cambio del servicio, algunas referencias de las personas entrevistadas nos hacen suponer un tipo de estrategia basada en el intercambio recíproco de favores. Formas de retribución comunes habrían sido el préstamo de artefactos o recursos productivos como yuntas de bueyes, herramientas, derechos de talaje; como también “prestarse” para trabajar en las cosechas, faenas de preparación de terrenos agrícolas, etc.

Contextualización temporal

Las canoas de las cuales se tiene recuerdos se habrían usado principalmente en el lago Maihue durante la primera mitad del siglo XX. Así algunos informantes que actualmente tienen 70 años o más, recuerdan haber visto canoas o navegado en ellas cuando tenían cerca de 10 años. Los datos antes citados posicionan las canoas a mediados de los años '40.

Otros interlocutores, también, hacen referencia a canoas operando una década más tarde, hacia mediados de los años '50. No pudiéndose constatar que se trataran de las mismas embarcaciones, no obstante fue posible establecer que la duración de vida útil de una canoa

¹ Con respecto a las canoas de isla Huapi en lago Rancho, de acuerdo a uno de nuestros informantes, había tres o cuatro canoas, las que pertenecían a Benjamín Treuquil (o Treuquin), Antonio Anchimil y Juan Nancumil.

bien cuidada podía extenderse entre los cinco y diez años. Llama la atención el recuerdo de Félix Huenchur, originario de Calcurrupe, quien recuerda haber visto un *wampo* para la erupción del volcán Carrán en 1955:

“Cuando el volcán Carrán hizo erupción llegó una gente en canoa. Era la familia Jaramillo Catrival², que llegó a refugiarse. Llegaron en una tremenda canoa, como de 5 metros, más, podría haber sido como de 8 metros. En ella viajaba toda la familia con sus cosas más carga. La canoa estaba hecha de un palo de laurel que ahuecaban, igual que sacarle el migajo al pan, lo dejaban como cáscara de huevo”.

La información recabada sugiere que al menos una de las canoas monóxilas del lago Maihue habría funcionado hasta mediados de la década de los '50, en tanto otra referencia nos sitúa los años '60 como el periodo en que se vieron las últimas de estas embarcaciones surcando el lago.

Algunas notas acerca de la construcción

Como se mencionó con anterioridad, la información referida a la construcción de las canoas es bastante fragmentaria. Esta situación podría vincularse, por una parte, con que las canoas tienen una larga vida útil³ y no habría sido necesario renovarlas con frecuencia, por lo tanto, la construcción de estos artefactos habría sido un hecho poco cotidiano. En la actualidad, lo anterior, sumado a otros factores, se manifestaría en la ausencia de recuerdos precisos acerca de la construcción de las canoas.

Por otra parte, lo fragmentario podría tener relación con el hecho que los relatos se refieren a los últimos años de uso de las canoas en el lago, lo que corresponde a un periodo de transformaciones en el área. En efecto, la incorporación de nuevas formas de desplazamiento por el territorio, tales como botes, vapores o caminos; evaluados por nuestros entrevistados como alternativas más eficientes de movilización y desplazamiento por el lago, nos sitúa ante un escenario de desaparición progresiva de las embarcaciones monóxilas, en el cual su construcción, especializada por cierto, habría sido ya distanciada en el tiempo.

Sin embargo, a pesar de lo fragmentaria de la información, ésta aporta algunos datos acerca del cómo se construían estos artefactos. Los interlocutores cuentan que para hacer una canoa, primero se cortaba y volteaba un palo (árbol) entero, el que posteriormente era labrado y ahuecado con hacha “para que tuviera forma de barco”. Posteriormente se devastaba, utilizando azuela o maichiwe para el acabado cóncavo del interior de esta embarcación. Eventualmente se menciona el uso de barrenos manuales para hacer perforaciones con la finalidad de instalar toletes, chumaceras y realizar un orificio en la proa de la embarcación para amarrar un cabo utilizado para el fondeo de la canoa.

² Félix Huenchur indica que los refugiados eran originarios de Carrán, sin embargo, sabemos que en la comunidad de Wueinawe había familias Jaramillo y Catrival. Por otra parte, los puertos de Wueinawe, Rupumeika Bajo y Carrán, se encuentran bastante cercanos. Ello lleva a considerar que la canoa podría corresponder a una de las arriba mencionadas.

³ Si bien las referencias que obtuvimos en el área reestudio hablan de que una embarcación monóxila podía durar entre 5 y 10 años. Datos obtenidos en prospecciones etnográficas realizadas por el mismo equipo de investigadores en el lago Budi IX Región durante el 2008 / 2009, indican que una canoa bien mantenida podía durar cerca de 12 años.

Acerca de las terminaciones y/o reparaciones, se hace mención al uso de alquitrán para sellar el fondo de la embarcación cuando ésta se partía con el sol, o se parchaba con cuero, pedazos de goma o latón. También, se indica que la canoa se podía calafatear con una estopa parecida al neoprén pero negra, con cera de panal de abejas, cabos de cáñamo o “pañitos tejidos colocados a presión en las aberturas”.

Se plantea que las canoas se construían preferentemente en la orilla del lago, o en zonas aledañas a esta para evitar largos traslados desde el interior del bosque, haciéndose mención a que en ese entonces los “palos gruesos” no se encontraban lejos como en actualidad. El comentario apunta a la presencia de empresas madereras en el sector a partir de los años '40, ello implicó junto con la tala de una porción significativa de los bosques cercanos a las riberas del lago, una limitación respecto del acceso a materia prima necesaria para fabricar las canoas, ya que el derecho de propiedad sobre los bosques y sus recursos se hizo sentir con fuerza por parte de las madereras.

Acerca de quiénes construían las canoas, tuvimos referencias de que habían personas expertas en esta labor, quienes tenían a su cargo todo el proceso de fabricación de una canoa, desde elegir “el palo” que se utilizaría, hasta establecer la oportunidad del corte del mismo según ciertos ciclos naturales que denotan un conocimiento especializado, cual también incluiría nociones sobre las propiedades físicas y mecánicas de la madera. Por otra parte, otros informantes hicieron referencia a la realización de mingas para hacer el *wampo*. Al respecto, se nos explicó que la familia, junto con algunos amigos, vecinos y parientes, se juntaban para hacer una canoa cuya fabricación propiamente tal era de dominio masculino. Favor que la familia retribuía con atenciones a los colaboradores y sus familias. A la vez, menciona que en la construcción del artefacto habrían demorado cerca de 10 días, luego de los cuales se hacía una pequeña convivencia.

La participación de vecinos y amigos en la construcción de los *wamos* se explicaría, según uno de nuestros entrevistados, porque este artefacto, no obstante de tener un dueño particular, sería de uso común. Junto con lo anterior, otros entrevistados nos aseveraron que “antes la gente era más unida para trabajar” y que se ayudaban en la realización de tareas agrícolas, en específico, la siembra. Lo anterior nos sugiere que las prácticas de trabajo comunitario eran relativamente frecuentes en el área, por tanto, la organización de mingas o mingacos para la construcción de canoas se enmarcaría dentro de lo socioculturalmente posible; y más aún esperable.

Dimensiones

Distintos entrevistados recuerdan que las canoas eran “grandes”, las describen como “un tremendo barco” e indican que podrían haber tenido entre 5 y 12 metros de largo (eslora) y entre uno y dos metros de ancho (manga). Si bien no coinciden en la dimensión del artefacto en el sistema métrico, todos indican que una canoa era lo suficientemente grande como para transportar una yunta de bueyes o dos caballos, más carga y tripulantes, y que, en efecto, “hacían las canoas grandes por eso, para transportar animales; buscaban un palo, un árbol grueso”.

Materialidad

Generalmente el árbol buscado para la construcción de canoas era el laurel (*Laurelia sempervirens*), aunque también podría haberse usado la tepa (*Laureliopsis philippiana*), ya que esta es “firme y liviana igual que el laurel”. El laurel se utilizaba porque esta madera es liviana y “dura para partirse”, no obstante es blanda para trabajarse y “enverdece en el agua”⁴ De todos los entrevistados sólo uno de ellos nos indicó que los *wampos* también podrían haberse hecho de pellín (*Nothofagus obliqua*), sin embargo, señaló que esa madera es más pesada que el laurel. Esta afirmación fue refutada por otros entrevistados quienes indicaron que ni el pellín ni el coigüe (*Nothofagus dombeyii*), servirían para hacer *wampos* ya que esa madera no “aboya”, es decir, no flota y la canoa “se iba para abajo”, a la vez que era más difícil de trabajar para “darle forma de barco”⁵.

Forma

Los entrevistados recuerdan que la *canoaga* era un “palo ahuecado que tenía la figura de un barco”, haciendo referencia a la presencia de una **proa** pronunciada. Es así como indican que la “punta” de la canoa era igual que un bote y que ésta “la dejaban bien puntudita”. Además señalan que en la proa, las canoas tenían una perforación hecha con un barreno de 1 ½ o 2 pulgadas que servía para atar un cabo de voque o voqui⁶ que era utilizado para amarrar la canoa y “que no se le lleve el viento” o para arrastrar la canoa en tierra. De acuerdo a dos de nuestros entrevistados el voque o coulli⁷, es una hebra muy dura.

Otro detalle constructivo que nos fue referido de la proa que nos pareció muy interesante, ya que no teníamos registro de ello, dice relación con que en la “punta del *wampo*” había una señal, que puede haber sido un tallado de madera levantado, el que era utilizado para marcar el rumbo, es decir, quien iba gobernado desde la popa se orientaba con ese detalle para dirigir la embarcación.

Por otra parte, las descripciones de la **popa** son limitadas. Se nos indicó que el espejo era recto, y le hacían una “colita” cuadrada, en la que ponían una horqueta u horcón para apoyar un remo o timón. Esta “colita” se habría ubicado más o menos en la mitad del espejo de la embarcación y habría sido tallada junto con el resto de la embarcación como parte constitutiva de la misma.

⁴ Nota que hace referencia a las propiedades de la madera de laurel que uno de los entrevistados observaba en cuanto a su capacidad de conservarse en óptimas condiciones en contacto con el agua.

⁵ Cabe señalar que el conocimiento acerca de las propiedades de las maderas también se aplicaría para la construcción de otros artilugios, como por ejemplo baldes y tinas. Al respecto, Dorila Loy indica que el pellín no servía para hacer baldes ya que la madera es muy pesada, por lo tanto, no sería posible transportar baldes de pellín una vez que estos estuvieran llenos, razón por la cual se utilizaba alerce.

⁶ Nombre que reciben diversas plantas trepadoras volubles (Cárdenas y Villagrán, 2005). Entre los más comunes se encuentra la *Boquila trifoliolata*, comúnmente llamada Pilpilvoqui, Voquicillo, voquillo, voqui blanco o voqui; *Cissus striata*, cuyos nombres comunes son voqui negro, voqui colorado, mahul; *Griselinia ruscofolia*, también llamada Liliquén o voqui. (www.florachilena.cl)

⁷ Ambos informantes refirieron que esta especie da un fruto comestible que sería como una vaina larga llena de pepitas. La descripción aportada se ajustaría a las características de la especie *Lardizabala funaria*, llamada comúnmente Voqui Cóguil, Coile, Voqui Blanco, entre otros. El fruto comestible de esta planta trepadora es una “baya amarilla, granulosa, de forma globosa de 1,5 - 2 cm. De diámetro, coronada por restos de estigma, en su interior numerosas semillas”. (www.florachilena.cl)

Las canoas no habrían presentado **quillas**, los entrevistados argumentan que “eran planitas abajo para que no se de vuelta”, o que “la parte de abajo de la canoa era redondita, por eso no se pegaba, corría”.⁸ Sólo dos personas nos mencionaron la presencia de una suerte de quilla que iba de proa a popa de la embarcación, de manera similar a la quilla de un bote, a la cual llamé *cantillón*.

De acuerdo a algunos entrevistados, a las canoas se les podían agregar unos **asientos** falsos, **barandas** y también una especie de **carpa o toldo**. Las **barandas** se elevaban a la altura de la banda de la embarcación con una trama de varas como rejas, la altura era tal, que el “animal” (vacuno) transportado de pie en la embarcación le quedaba sólo afuera la cabeza. Cuando llovía y para que ni la gente ni su carga se mojaran, a la canoa se le ponía una especie de carpa, la que se hacía con sábanas o mantas, “ya que antes no había toldo” (es posible que se refiera al nylon). Estas sábanas o mantas iban sobre unos arcos hechos de varas y quilas (*Chusquea quila* Kunth) nuevas. También se nos refirió el uso de una especie de vela hecha con mantas o ponchos que eran amarrados a varas de madera, las cuales sin fijación a la embarcación, eran sostenidas por los tripulantes, para aprovechar el “viento de cola” o popa. La ausencia de fijaciones rígidas se explicaría precisamente por el uso oportunista de este aparejo, el cual también debía sacarse rápidamente cuando las condiciones del viento cambiaran para no afectar la seguridad de la navegación.

Las canoas tenían cuatro **remos** más un timón. Estos eran muy similares a los remos de un botetanto en su tamaño como aspecto formal. Cada remo podía medir entre tres o cuatro metros de largo, “para que cunda” y 5 pulgadas de ancho en la paleta. El timón podría haber sido igual que los remos o un poco más corto, y se utilizaba montado en toletes instalados en la parte superior del espejo o un horcón montado en el apéndice que sobresalía del espejo. También se ponía una horqueta para apoyar el remo “huacho” que servía de timón de la embarcación. Éste se usaba, de acuerdo a uno de los entrevistados, cuando había algo de viento para que la canoa no fuera moviéndose otorgando estabilidad direccional y maniobrabilidad al desplazamiento. La materialidad de los remos y el timón habría sido “cualquier palo”, de laurel o pellín, o de la misma que la canoa, es decir, laurel o tepa. También se registró el uso de varas para impulsarse en las partes bajas.

En la **borda** de la embarcación, que habría tenido 3 pulgadas de espesor, se ponían unos **toletes**, una suerte de chumaceras que podían hacerse con tarugos u horcones, los que se insertaban en dos perforaciones en la borda hechas con un barreno; otra forma de chumacera posible era tallar un sacado en la borda misma. Estos toletes servían para apoyar los cuatro remos de la embarcación. Los toletes, y por tanto los remos, no iban en paralelo, sino que desfasados de manera tal que los cuatro remeros fueran en línea sin estorbarse entre sí durante las maniobras.

Como se mencionó arriba, los remeros iban en línea, de pie lo que explica la necesidad de contar con remos largos y no canaletes o remos cortos como solían utilizarse en canoas

⁸ Es interesante cómo la ausencia de quilla en la embarcación se asocia positivamente tanto a la capacidad de desplazamiento hidrodinámico de la embarcación como a su estabilidad lo cual es por cierto discutible. No obstante no se hace referencia a la posible funcionalidad de la quilla para otorgar estabilidad direccional, agarre necesario para no derrapar y maniobrabilidad en la conducción del artefacto náutico.

monóxilas utilizadas en el archipiélago de Chiloé⁹. Podían remar dos o cuatro personas, cada una de éstas llevaba un remo el que se amarraban a la cintura con una cuerda. La cantidad de remeros dependía de la velocidad que querían tomar y la posibilidad de contar con tripulación necesaria. Al respecto se nos indicó que las personas se turnaban para remar. Junto con los remeros, en la popa iba una persona que manejaba el timón, éste iba sentado gobernando la embarcación.

El lugar que ocupaban los remeros dentro de la canoa variaba si ésta viajaba con carga o sin ella. Cuando la embarcación iba con animales o carga, estos se ponían en el centro, de modo que los cuatro remeros se ubicaban de pie hacia la proa. En cambio, si la canoa iba descargada, dos de las personas que remaban se ubicaban en el centro y las otras dos restantes hacia la proa.

Los entrevistados recuerdan que generalmente eran hombres los que remaban, ya que eran “más forzudos” y la canoa se mueve “por fuerza”. Sin embargo, las mujeres también ayudaban cuando no había hombres, porque en el tiempo de las canoas la gente era poca, “era escasa”, entonces en ocasiones tanto hombres como mujeres debían remar.

La persona que gobernaba, podía ser hombre o mujer, pero tenía que tener experiencia. Personas de mayor edad si bien estaban capacitadas para timonear la canoa, por sus condiciones físicas era menos frecuente que cumplieran la función de remeros.

Si bien las canoas funcionaban “a pura fuerza de hombre”, también se aprovechaba el viento. De hecho cuando el viento era favorable los trayectos se hacían bastante rápido, al respecto nos contaron que cuando la *canoaga* tomaba velocidad podía incluso ir más rápido que un bote. Si bien “buscaban el viento pa’ que ayude”, con viento fuerte, que podía ser norte o puigua (puelche), no se utilizaba la canoa ya que era muy peligroso.

Uso de la canoa

El uso principal de las canoas monóxilas del lago Maihue habría sido el transporte de animales¹⁰. Lo anterior explica el hecho que, al referirse a las dimensiones de estos artefactos, los interlocutores hayan precisado el porte en relación con la carga que podían llevar, es decir, una yunta de bueyes, dos animales vacunos o dos caballos ensillados¹¹.

El cruce de los animales era para crianza, comercio, en el caso de los vacunos, o para continuar el viaje en ellos, en el caso de los caballos ensillados. Los entrevistados señalan que los animales se pasaban en canoa por el lago porque era muy difícil arrearlos por la

⁹ Esta situación fue documentada etnográficamente en la localidad de Yaldad por lo autores en sucesivos trabajos de terreno entre el 2004 y 2008.

¹⁰ Según información etnográfica recabada, el uso de la canoa asociado al transporte de animales y carga también habría sido común en el lago Ranco, entre isla Huapi y Futrono.

¹¹ Cabe señalar que la mayor parte de descripciones etnohistóricas que he hemos tenido a la vista nos refieren para otras zonas de la región centro sur, especialmente en relatos que se refieren a la navegación en canoas por ríos durante el siglo XIX (Imperial, Toltén, Valdivia), el cruce de estos cuerpos de agua en que los caballos se desplazaban a nado, sin carga ni aperos, tirados desde sus riendas por los tripulantes de la embarcación.

cordillera, ya que en esa época no había caminos ni puentes que unieran las comunidades de Hueinahue y Rupumeica con Llifén, Futrono u otro centro poblado de la depresión intermedia.

Una de las personas consultadas recuerda que sus familiares dueños de canoas, tenían en la orilla del lago un corral donde guardaban los animales que iban a trasladar y desde éste los arriaba hacia la canoa. Recuerda también, que el transporte de los animales se realizaba en la madrugada, cerca de las 04:00 A.M. Otra manera de subir los animales era varando la canoa en la playa y arreando los animales desde sus lados.

Junto con lo anterior, se indica que las canoas se utilizaban para hacer diligencias, salir a comprar “su falta” o hacer trueques. Sobre esto último, nos explicaron que en Rupumeica se daban más papas que trigo, mientras que en Maihue ocurría a la inversa, por esta razón, la gente de Rupumeica iba a intercambiar sus papas por el trigo de Maihue.

Finalmente, sólo uno de los entrevistados mencionó el uso de canoas para visitar familiares, mientras que otros aseveraron que en esa época la gente “no salía por salir” y que las *canogas* no se usaban para ir a fiestas o celebraciones como el San Juan. Esto nos sugiere que la sociabilidad estaba fuertemente vinculada con la actividad productiva en la zona.

Rutas y destinos

Si bien la mayoría de los interlocutores tienden a coincidir en cuanto al uso de canoas monóxilas como medio de transporte de animales en el pasado, los recuerdos sobre las rutas y destinos que éstas seguían se torna más difuso y, en ocasiones, contradictorio, superponiéndose en algunos relatos los recuerdos sobre las rutas que se hacían en canoa y aquellas posteriores que se realizaron en bote, las que, como se advertirá en los párrafos que siguen, tenían otros fines y destinos.

Las canoas fueron la única embarcación disponible para navegar el lago Maihue hasta mediados de los años ‘40 aproximadamente, fecha en que se crean los primeros aserraderos que permitieron la construcción de botes y se difunde este modelo de embarcación. Pese a lo anterior, el bote no suple la función que cumplieron las canoas, ya que éstas permitían el traslado de animales para su comercialización en distintos puntos del lago, no así los botes, que eran de menor tamaño.

Debido a las características geográficas del área, dotada de diversos ríos que operan como límites de las comunidades – dos de ellos, de gran caudal – el recorrido terrestre de ciertos tramos de las riberas del lago era en ese entonces una operación difícil y especialmente riesgosa en invierno, cuando los ríos aumentaban casi al doble su caudal. Es así que las comunidades apostadas en las riberas surorientales del lago, en especial Rupumeica y Hueinahue, se encontraban en un relativo aislamiento que dificultaba su comunicación hacia el occidente en los meses de invierno.

El paso por los ríos era observado como una actividad riesgosa, y no era poco común que las personas se ahogaran al intentar cruzar el río Hueinahue: “La gente se ahogaba en los ríos porque no había puente (...) la bestia se caía y el jinete volaba. Se moría con caballo y todo”.

Si los ríos eran entendidos como obstáculos a la comunicación, el lago, al contrario, se constituye como un espacio que permitía conectar a las comunidades aisladas con sus vecinas del lado occidental¹². Ello explica que la presencia de canoas fuera más significativa en Rupumeica y Hueinahue, incluso, se sindicó a Rupumeica como el lugar donde se construían los wampos. Pues, si bien podían transportarse hacia Paillaco o Río Bueno en caballo para los meses de verano, en invierno, la navegación era el único mecanismo que tenían las comunidades de Hueinahue y Rupumeica para sacar sus animales y comercializarlos en territorio chileno.

Es así que la mayoría de los entrevistados identifican como punto de salida de las canoas las localidades de Rupumeica y Hueinahue, mientras que los puntos de llegada más recurrentes serían Carrán, Maihue y Maqueo.

Los destinos guardarían relación con la presencia de compradores de ganado¹³, los que se encontraban en Maqueo y Carrán, donde operaban los principales puntos de compraventa. Los compradores, son descritos como personas externas al lago Maihue, provenientes de Futrono, Paillaco, Lago Ranco o Río Bueno, pero podrían variar, por lo que el sistema más común para contactarse con un interesado era que quien deseaba vender o comprar un animal “hacia correr la voz” para realizar la transacción: “El comprador pudiera ser de Futrono, Río Bueno o Paillaco, no era estable, había que buscarlo”.

Pese a lo anterior, excepcionalmente, algunos entrevistados reconocen una ruta inversa para el traslado de animales, así se señala que los animales se balseaban de Carrán a Rupumeica o desde Las Chungas (localidad ubicada entre Carrán y Los Guindos) se trasladaban animales hacia Hueinahue. Ello mantiene, sin embargo, la hipótesis de insularidad de Rupumeica y Hueinahue como motivo central para el empleo de canoas en el traslado de ganado, sea desde o hacia ambas comunidades¹⁴.

La presencia de caminos o huellas desde Maqueo y Carrán, permitían que, en algunos casos, el recorrido en canoa desde Hueinahue o Rupumeica fuera sólo el primer tramo de una ruta más larga que se seguía en caballo hacia destinos más distantes, como Paillaco y Futrono desde Maqueo o Lago Ranco, Riñinahue y Río Bueno desde Carrán: “Los animales los sacaban a Carrán por el balseo, después a Riñinahue y Llifén en caballo”. (Marta Jaramillo).

Un entrevistado señala que de regreso la canoa se devolvía sólo con los remeros, mientras que otros aluden que se aprovechaba el viaje para luego realizar compras en centros más poblados, retornando en canoa: “La ruta a Carrán se demoraba como una hora, de ahí se iban a caballo a Río Bueno a comprar mercadería. Se demoraban una semana en volver

¹² Al respecto, resulta interesante la doble acepción que tienen los ríos para los interlocutores, a saber, como fuente de aislamiento y peligros por una parte, pero también como fuente de vida que nutre a las comunidades pues, a diferencia del lago, proporcionan agua limpia desde la cordillera. También son muy importantes como referencia y demarcadores espaciales.

¹³ Ganado vacuno, aunque un entrevistado hizo alusión a la presencia de ganado ovino.

¹⁴ Para el caso de la isla Huapi, también se recuerda que se hicieron viajes hacia Rupumeica, desplazándose en canoa desde la isla hasta la península de Illahuapi (al sur este del lago Ranco), para luego realizar un viaje en caballo hasta Carrán y trasladarse por balseo a hacia Rupumeica. Este viaje, que tardaba un día, no era común, pues la gente de isla Huapi se movilizaba en canoa hacia Futrono o a la localidad de Lago Ranco (antes conocida como Tringlo) para vender animales; o a Llifén, donde había un molino y podían adquirir harina cruda.

a sus casas” (Luis Santibáñez)¹⁵. De regreso, Dionisio Jaramillo de Hueinahue recuerda que la canoa era tirada con bueyes hacia la tierra a 5 metros de distancia del lago para evitar que fuera llevada cuando éste subía su nivel.

El empleo de caminos o huellas para la continuación de la ruta permiten considerar que el uso de la canoa se restringía exclusivamente a aquellos tramos en los que no se podía trasladar animales de otro modo. Así, Bernabé Santibáñez explica que en canoa sólo se viajaba hasta Maqueo, pues desde ahí hacia Maihue había camino, lo que indica una preferencia de los caminos pedestres por sobre la ruta en canoa para dicho fin. De este modo, probablemente la ruta Rupumeica - Maihue, habría sido reemplazada por la ruta Rupumeica - Maqueo, en el momento que se contó con camino que conectara ambas localidades.

De manera secundaria también se hace mención a puertos ubicados en las localidades de Los Guindos y Los Llolles. Los Guindos, sin embargo, corresponde a un predio en manos de privados, probablemente desde hace principios de siglo, por lo que su uso como puerto debe haber sido muy restringido y limitado a los intereses de su dueño.

Los Llolles, por su parte, es un pequeño puerto ubicado en la ribera sur-occidental del lago Maihue, cerca del desagüe al lago Ranco a través del río Calcurrupe, próximo a la comunidad indígena del mismo nombre.

Si bien algunos de los entrevistados reconocieron dentro de los destinos que se realizaban en canoas el puerto de Los Llolles, esta aseveración pudiera corresponder al equívoco de confundir las canoas con los botes que posteriormente comenzaron ser empleados para recorrer el lago, como destaca Marta Jaramillo, quien señala: “A los Llolles no se iba en canoa porque queda muy lejos, se va en bote”.

De acuerdo con los registros históricos y la información recabada en las entrevistas, en Los Llolles no habría existido población hasta su posterior desarrollo, que comenzó con la llegada de aserraderos a fines de la primera mitad del siglo XX: “Había mucha gente en los Llolles pero llegó por el tema de la madera”; “En Los Llolles también vivía gente, pero poca, ahí sacaban madera”.

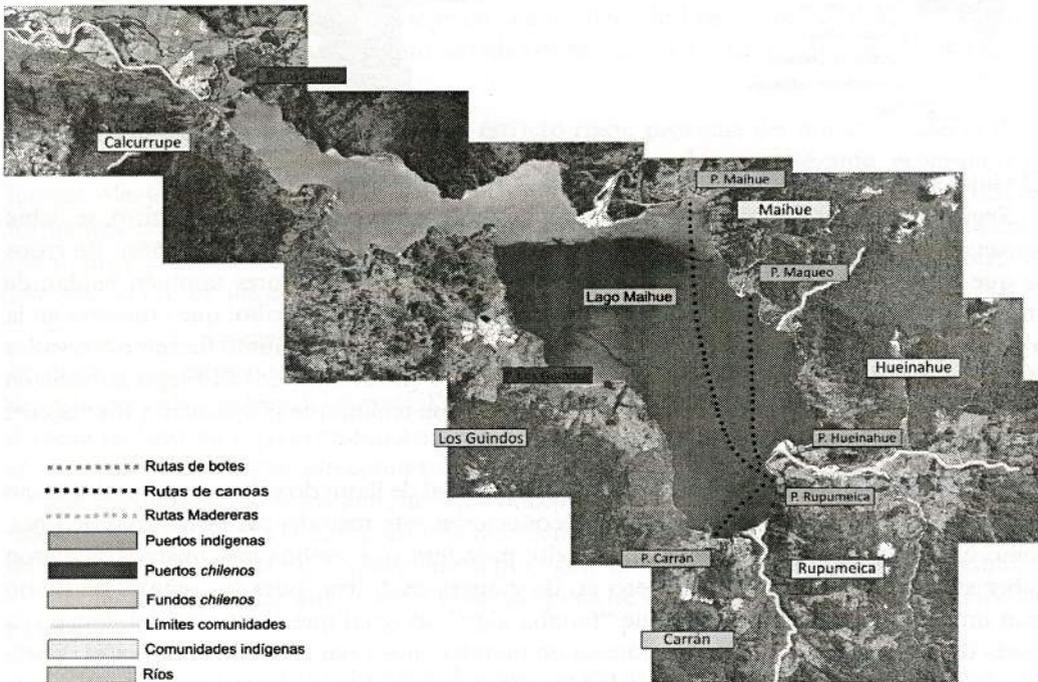
La posición estratégica de Los Llolles lo transformó en un puerto ideal para la recepción de las maderas que eran procesadas en los aserraderos de Hueinahue, Los Guindos y Carrán, para luego ser trasladadas – bajando por el río Calcurrupe – a Llifén y Futrono, donde se embarcaban en lanchones con destino a Lago Ranco para ser finalmente trasladadas en ferrocarril: “La madera se sacaba en vapores, en balsas que eran remolcadas por un vapor, llegaban a Los Llolles y desde ahí las sacaban en camión a puertos del Lago Ranco, a Llifén, después en lanchones hacia Lago Ranco.

¹⁵ Otra ruta pedestre a la que algunos informantes hicieron alusión es hacia Argentina, cruzando la cordillera de Los Andes a través de los pasos de Chigüño y Lago Hermoso. Dicha ruta, sin embargo, no habría tenido por objeto el traslado de animales para ser comercializados en la república vecina, sino que la búsqueda de trabajo, “esconderse cuando se había hecho algo malo” y/o la compra de mercadería, como alimento, jabón, hierba y azúcar. Al respecto, se nos explica que en Argentina se adquirían hierbas y pañoletas a cambio de medias y mantas de castilla. En ese entonces no existían caminos, por lo que se realizaba un recorrido a caballo aprovechando las huellas o “picadas” (marcas de machete), lo que hacía del viaje una experiencia trabajosa: “había que manejarse”; “pa’llá eran crueles los viajes”. Para el traslado de la mercadería, se viajaba con un caballo y una mula como carguero.

La mención más temprana de Los Llolles, por tanto, pudiera relacionarse con la relevancia que este punto tuvo posteriormente y no como una ruta anterior en canoa, pues, como destaca uno de nuestros entrevistados, quien nació y vive hasta el día de hoy frente a Los Llolles – en la comunidad de Calcurrupe – sólo recuerda el paso de una canoa por ese sector, en los años 50', en la que viajaba una familia de Carrán, afectada por la erupción del volcán.

Asimismo, desde Rupumeica o Hueinahue hasta Los Llolles existe una distancia significativamente mayor que hacia otros puertos que operaban en ese entonces, como los mencionados Carrán y Maqueo y, como destaca Guillermo Santibáñez, desde Rupumeica las canoas eran empleadas para recorridos cortos, a saber, Carrán, Hueinahue y Maqueo. Desde allí se podía acceder a las huellas o caminos que, como se señaló con anterioridad, habrían sido privilegiados por sobre las rutas en canoa. No así en el caso de traslado de personas en bote, donde Los Llolles podría haber sido una alternativa: "A Los Llolles se iba en bote y se tardaba entre 2 y 3 horas. De los botes salía la gente antes de que existiera camino".

Rutas de las canoas monóxilas desde el puerto de Rupumeica.



Rutas de las canoas monóxilas desde el puerto de Hueinahue.



El viaje en canoas

Según los relatos de los entrevistados, como las canoas tenían un propietario, se debía conversar con su dueño para solicitar el préstamo o arriendo de la embarcación. En casos de que la canoa no se encontrara en las cercanías, los interlocutores también hablan de un mecanismo para llamar la atención del dueño y solicitar su arribo, que consistía en la creación de un fuego en una punta visible, para que las señales de humo fueran observadas al otro lado del lago. En palabras de uno de nuestros entrevistados: “El fuego se hacía en la playa, donde se veía, era la seña, con eso sabían que tenían que ir a buscar a los viajeros que venían”¹⁶.

En menor medida, también se identificó como señal de llamado el hacer sonar un cuerno o kull kull, aunque otros entrevistados reconocieron este método para otro tipo de fines, como el convocar a las personas. Con todo, pareciera que ambos mecanismos pudieron haber sido empleados para ello, pero no de manera exclusiva, pues las señales de humo eran un signo de emergencia, de que “faltaba algo”, al igual que el empleo del llamado a través del kull kull. De hecho, la práctica de prender fuego para llamar la atención habría persistido tiempo después al empleo de las canoas con el objetivo de requerir el servicio de un bote para balseo o como aún ocurre en la actualidad en la localidad de Carrán, donde los lugareños encienden un fuego para avisar que hay pasajeros para la barcaza.

¹⁶ Cabe recordar que el origen de la palabra Futrono corresponde al término mapuche “Futronhue”, que significa “lugar de humaredas”, debido a las señales de humo que hacían sus antiguos habitantes para comunicarse con los isleños de Huapi.

En cuanto a la frecuencia con la que se realizaban estos viajes, generalmente se habla de recurrencia esporádica aunque también se menciona cierta periodicidad. Lo cierto es que al parecer los viajes se hacían con fines específicos a las necesidades económicas de una familia como el traslado de animales, ya sea ganado para la venta o caballos para trasportar mercadería que se compraba en centros más poblados. En menor medida la motivación de los viajes aparece asociada al transporte de personas para la celebración de festividades o visitas, por lo que es probable que su recorrido por el lago Maihue no haya sido tan frecuente en dicha época. No apareció evidencia de que embarcaciones monóxilas hayan sido utilizadas para faenas de pesca en el lago, ya que esta actividad aparece más asociada a los ríos en los cuales se pescaba desde la orilla.

Salvo un entrevistado que describe el viaje bordeando las riberas del lago, todos quienes hablaron del recorrido lo describen por su centro en navegaciones de cruce. El tiempo promedio que tardaba la embarcación en arribar desde Rupumeica hacia Maqueo era de 2 horas, a Maihue 3 horas, mientras que a Carrán en una hora se podría hacer el viaje con buen tiempo.

Los viajes en canoa se encontraban supeditados al clima y, en especial, a los vientos que afectaban el área. De este modo, los vientos norte y puelche son descritos como malos para la navegación, en especial, este último, también llamado “puihua”.

El puihua, viento este que proviene de la cordillera de Los Andes, es descrito como un viento fuerte y cálido, que dura aproximadamente entre 3 a 4 días y que provocaba que el lago se “enalte”.

El viento norte por su parte, que en estricto rigor, proviene del norweste, afecta de la mitad del lago hacia Rupumeica y también provoca que el lago se levante, generando un intenso oleaje, lo que dificultaba la navegación. Este viento, según identificó uno de los informantes, corría desde Los Llollles hacia Maihue y está asociado a temporales, pudiendo durar entre 2 a 4 días. Al parecer era muy común el brusco cambio de las condiciones de navegación por lo que el viaje siempre se asociaba a cierta connotación de peligro.

Es así que la navegación en *wampo* suponía un conocimiento y manejo de los vientos y los efectos que estos podían tener en las aguas del lago, asociado a cierta lectura predictiva de los signos observables del paisaje. De este modo, se podía determinar el momento indicado para realizar un viaje evitando así retrasos o accidentes. Como plantea Juan Santibáñez, el lago, pese a ser reconocido como tranquilo, podía tornarse peligroso con ciertos vientos: “No se puede salir todos los días, hay que interpretar las señales del viento”. El empleo de este conocimiento para la navegación se mantiene hasta la fecha, como indica el conductor de la barcaza “Consuelo 17”, que conecta por agua las localidades de Maqueo- Hueinahue – Rupumeica, al señalar que cuando el viento puelche se hace presente la embarcación no navega.

Si se reconocen vientos peligrosos, los que suelen asociarse a los meses de invierno, los entrevistados también hacen alusión a aquellos que serían más benévolos, como el viento sur, propio de épocas primaverales, el cual permitía la navegación. También se hizo alusión al “travesía” otro viento que no sería peligroso, pues “no pega mucho, pega poquito”.

El fin de los wampos

Desde mediados del siglo XX, progresivamente el sector del lago Maihue comenzó a ser más relevante en términos económicos debido a la explotación maderera, lo que implicó el desarrollo de vías que conectaran de maneras más expeditas las localidades apostadas en los bordes del lago, las cuales debido a la presencia de sus bosques revestían gran importancia para las firmas que se dedicaban a su explotación.

Si bien, algunos entrevistados asocian el fin de las canoas a la aparición de los botes o vapores, para las comunidades de Rupumeica y Hueinahue, el ocaso de las embarcaciones tradicionales es asociado con la creación de caminos que suponían rutas alternativas y menos engorrosas para el traslado del ganado: “Los animales se empiezan a trasladar por tierra, porque existe el camino por la cordillera. De a caballo lo hacían”.

Así, algunos relatos hablan de la desaparición de las canoas en los años ‘40, mientras ciertas personas de Hueinahue, les reconocen un fin más tardío, en la década de los ‘60. Lo anterior es plausible, ya que pudiera haberse dado un período transicional, de cerca de 20 años, en el que coexistieron ambos sistemas de navegación. Como testigos de otra época, las canoas al perder su utilidad como medio de transporte de animales habrían sido abandonadas en las riberas del lago, sin concedérseles otro fin “Se pudrieron, no las sacaron, a la orilla del lago se hicieron pedazos”.

CONCLUSIONES

A la luz de los antecedentes recabados, la navegación tradicional indígena en el lago Maihue, representada en el uso de la canoa monóxila constituyó un elemento vertebrador del territorio y paisaje cultural de las comunidades mapuche huilliche que habitan el sistema lacustre cordillerano de la Región de los Ríos. En la actualidad, a décadas de que la última canoa surcara sus aguas, el recuerdo de aquellas travesías permanece como parte de una experiencia colectiva compleja que aún forma parte de la identidad cultural e histórica de las comunidades ribereñas. Si bien hemos centrado los resultados de esta investigación en las prácticas y artefactos de navegación tradicionales, su comprensión debe interpretarse como parte de un sistema cultural complejo que se expresa en dispositivos ceremoniales, productivos y sociales de carácter comunitario imbricados de manera radical con el paisaje cultural configurado por los habitantes del espacio lacustre cordillerano. De acuerdo a Ingold (2000:193), el paisaje es “el mundo como es conocido para aquellos que moran en él, que habitan sus lugares y viajan por los caminos que los conectan”¹⁷. Entonces, la noción de mundo emerge de la relación entre los habitantes y el territorio, espacio actuado y significado a partir de un habitar concreto, que lejos de ser una entidad neutra, es visto desde la perspectiva de sus moradores quienes en su actuar cotidiano van configurando significados y percepciones acerca de éste.

¹⁷ La cita original en inglés es “the landscape is the world as it is known to those who dwell therein, who inhabit its places and journey along the paths connecting them”.

Para el caso del lago Maihue, una de las nociones más relevantes – y que se conserva hasta el día de hoy – es el aislamiento, en particular de las comunidades ubicadas en el extremo suroriental del lago, a saber, Hueinahue y Rupumeica.

Estas comunidades que se despliegan desde el lago Maihue hacia la cordillera y, hacia el oeste, y colindan con terrenos privados de chilenos (Fundos Calcarrupe y los Guindos); son atravesadas por una serie de ríos y esteros llamados trayencos. Esta geografía es percibida desde una dimensión múltiple, tanto como obstáculos, incluso peligrosos, que generan el aislamiento de dichas comunidades, pero también como elementos benéficos y marcadores espaciales que establecen confin, deslinde y derrotero del mundo percibido como propio; y con el cual se revela un profundo vínculo.

En este escenario, el uso de las canoas monóxilas se presentó como una alternativa eficiente para romper con el aislamiento de las comunidades y, de esta manera, ampliar el mundo conocido de sus habitantes permitiendo establecer vínculos de intercambio comercial sustentados en las relaciones de parentesco entre las familias de las comunidades apostadas en las riberas del lago.

La relevancia sociocultural, económica y simbólica de la navegación tradicional en un contexto geográfico agreste y con condiciones reales de aislamiento explicaría para nosotros, en parte, la tardía utilización de embarcaciones monóxilas hasta bastante avanzado el siglo XX y que hayan caído en desuso solamente cuando se presentaron otras alternativas de desplazamiento y, por tanto, de comunicación entre comunidades.

El contexto temporal en que se desenvuelven los relatos de los entrevistados dan cuenta de un paisaje dinámico, sujeto a importantes transformaciones y cambios observados en los usos y significaciones asociadas al lago Maihue y su entorno.

Estas transformaciones se vinculan con la presencia e incorporación de distintas formas y tecnologías de desplazamiento por el territorio que se articulan y suceden en el lago. Primero las canoas monóxilas, luego la incorporación de otras embarcaciones como botes lanchones, y vapores, para luego constatar la expansión de la red caminera. Así, a principios de siglo XX, cuando la navegación tradicional formaba parte de las prácticas comunes, el lago se presentaba como un espacio habitado de manera cotidiana. Luego, la explotación maderera en el área iniciada en la década de los 40', conllevó la incorporación de nuevas embarcaciones – lanchones y botes – junto con la realización de caminos que progresivamente fueron uniendo Llifén con los sectores de Arquihue, Maihue, Maqueo y, recientemente, Hueinahue y Rupumeica. Estos nuevos elementos gatillaron un proceso progresivo de abandono del lago en tanto espacio habitado, en tanto, las rutas lacustres fueron reemplazadas paulatinamente por las rutas pedestres. Este sería el caso del puerto Maihue, el que dejó de utilizarse luego de que el camino se extendiera hasta las cercanías de puerto Maqueo.

Lo anterior se hace ostensible en la actualidad al observarse el uso marginal de “La Consuelo 17”, barcaza que une los puertos de Maqueo, Hueinahue, Rupumeica y Carrán, puesto que los habitantes de las comunidades ribereñas prefieren utilizar los buses de recorridos antes que dicha embarcación. Hoy en día la navegación en el lago Maihue es bastante limitada, como consecuencia de la expansión de la red caminera y de la connotación riesgosa que tendría el lago luego del trágico naufragio ocurrido en el 2005 donde perdieran

la vida decenas de personas de las comunidades que hemos mencionado en este trabajo. Entonces, el Maihue, que otrora fuera un espacio habitado, hoy se presenta como un paisaje observado.

Finalmente cabe señalar que, si bien la información recaba con respecto a los significados de los cuerpos de agua es bastante sugerente, pudiendo registrarse algunos discursos que insinúan la existencia de ciertas normas de conducta apropiadas para acercarse al lago – por ejemplo no burlarse del abuelo Wenteyao si se está en éste –, se hace necesario profundizar entorno al vínculo que podría existir entre este corpus de creencias y las prácticas de navegación en el lago.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALCAMAN, Eugenio (1993): “La sociedad mapuche- huilliche del Futahuillimapu septentrional”. Versión resumida del trabajo expuesto en el II Seminario - Taller de Historia Regional (Los Lagos, X región).
- ALCAMAN, Eugenio (s.f): “La expansión colonial española desde Valdivia y la rebelión huilliche de los llanos y Ranco 1645-1793”.
- CÁRDENAS, Renato y HALL, Catherine (2005): *Chiloé: manual del pensamiento mágico y la creencia popular*. Quinta Edición. Castro.
- CÁRDENAS, Renato y VILLAGRÁN, Carolina (2005): “Chiloé. Botánica de la cotidianidad”.
- COMISIÓN VERDAD HISTÓRICA Y NUEVO TRATO (2003): “Los huilliches del sur: El territorio Huilliche de Valdivia y Osorno”. En: *Informe comisión verdad histórica y nuevo trato*. Volumen I.
- DIRECCIÓN GENERAL DE AGUAS (DGA) (2004): “Diagnóstico y clasificación de los cursos y cuerpos de agua según objetivos de calidad. Cuenca del Río Bueno”. Disponible en: http://www.sinia.cl/1292/articles-31018_Bueno.pdf
- FOERSTER, Rolf (1995): *Introducción a la religiosidad mapuche*. Santiago de Chile: Ed. Universitaria. Segunda edición.
- FRANCO, Guillermo (1960): “Descubrimientos arqueológicos en población Lago Ranco, X región”. Valdivia.
- GEERTZ, Clifford (2003): “La descripción densa”. En: *La Interpretación de las Culturas*. Barcelona: Gedisa.
- GUBER, Rosana (2001): *La etnografía. Método, campo y reflexividad*. Bogotá: Grupo editorial Norma.
- GUERRA, Debbie, BARRIENDOS, Moira y RAMÍREZ Silvia (Compiladoras) 1999. “Las Ñañas”. Disponible en: http://biblioteca.serindigena.org/libros_digitales/las_nanas/las_nanas.html

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS (INE) Y MINISTERIO DE PLANIFICACION NACIONAL (MIDEPLAN) (2005): "Estadísticas sociales de los pueblos indígenas en Chile Censo 2002". Santiago, Chile.

LEON, Leonardo (1988-89): "La alianza puelche- huilliche y las fortificaciones de Lliven, Riñihue y Villarrica". En: *Nueva Historia. Revista de historia de Chile n° 17*, Londres.

MONTECINO, Sonia (1999): *Sueño con menguante. Biografía de una machi*". Santiago de Chile: Editorial Sudamericana.

(2003): *Mitos de Chile. Diccionario de seres, magias y encantos*. Santiago de Chile: Editorial Sudamericana.

PLATH, Oreste (1996): *Folclor religioso chileno*. Santiago de Chile: Grijalbo.

PLISCOFF, Patricio y LUEBERT, Federico (s/f) "Diversidad de ecosistemas". Disponible en: http://www.conama.cl/librobiodiversidad/1308/articles-45159_recurso_1.pdf

RUMIAN, Ponciano y RUMIAN Bernardo (2004): "Parlamento de 1973". En: *Cuadernos de capacitación cosmovisión e historia mapuche williche*. Comunidad indígena Kiyemtuain. Consejo Nacional de la Cultura y las Artes.

SENORET, Manuel (1877): "Exploración del Río Bueno i Lago Ranco". En: *Anuario hidrográfico de de la Marina de Chile*.

TAYLOR, S.J y BOGDAN, R. 1992. *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. La búsqueda de significados. Barcelona: Ediciones Paidós.

VAN MEURS, Marijke (s.f): "*Lago Ranco*". Apuntes sin publicar realizados para el Museo Municipal de Lago Ranco (actualmente Museo Tringlo, Lago Ranco).

Sitios web consultados

<http://www.florachilena.cl/>

<http://www.sernageomin.cl/>

Fuentes Orales

(Las personas que nos confiaron sus relatos, recuerdos y experiencias)

- Dorila Loy, 76 años y Hernán, su hijo. Ambos de Maqueo.
- Norma Santibáñez y Juan Santibáñez Panguilef, su padre. Ambos viven en Maihue, son originarios de Rupumeica.
- Bernabé Santibáñez Panguilef, Hermano de Juan. 81 años. Maihue.
- Eduardo Santander Patrón de de la Consuelo 17, nieto de Eliseo y Manuela.
- Luis Santibáñez 74 años. Rupumeica Bajo. Sector de *Isla Caicayen* ribera río.
- Sandra González Jaramillo Hija de Marta Jaramillo de Hueinahue.

- Guillermo Santibáñez 67 años. Nacido en Rupumeica. Vive en Maihue.
- Eliseo Manke 73 años, Nacido en Huapi. Vive desde hace 50 años en Rupumeica.
- Manuela Santibáñez, de Rupumeica Bajo.
- José Delgado de Futrono. Buzo trabaja extrayendo madera del lago Ranco y Maihue.
- Marta Jaramillo, Tiene 60 años Nació en 1950 Presidenta de la comunidad Bernardo Vera Pichuiguel, Hueinahue. Lawentuchefe.
- Dionisio Jaramillo, de Hueinahue 59 años, hermano de Marta.
- Félix Wenchur nacido y criado cerca del puerto Los Llolles
- Ramón Quichiyao, Docente y escritor de Futrono

AGRADECIMIENTOS

A don José Panguilef, Lonko de Rupumeica y su familia por la acogida. A Gladis Quintul y Osvaldo su pareja, y sus hijos Licán y Lincoyán por abrirnos las puertas sin grandes preguntas y mucho cariño. A JCO y su Trooper por su amorosa confianza. A Fernando Ulloa, historiador quien revisó los antiguos textos y Erika Lemp que sobrellevó con paciencia las tareas administrativas para que este proyecto funcionara; a Susana Herrera por su apoyo constante, a la DIBAM y al Centro de Investigación Diego Barros Arana por haber confiado en este proyecto.

Y muy especialmente a todos aquellos hombres y mujeres que compartieron con nosotros su historia.

MIGUEL A. CHAPANOFF C.

Antropólogo Universidad Austral de Chile

Museo Regional de la Araucanía-Temuco

PAULA DE LA FUENTE S.

Antropóloga Universidad de Chile

ALEJANDRA CANALS O.

Antropóloga Universidad de Chile
