



Magallania

ISSN: 0718-0209

fmorello@aoniken.fc.umag.cl

Universidad de Magallanes

Chile

ALVAREZ A., RICARDO; NAVARRO P., MAGDALENA; SAAVEDRA G., GONZALO;
DONOSO C., CRISTIAN

REFERENCIAS EXPLORATORIAS SOBRE EL LAGO PRESIDENTE RÍOS, PARA
SORTEAR EL ISTMO DE OFQUI, PENÍNSULA DE TAITAO, REGIÓN DE AYSÉN

Magallania, vol. 43, núm. 1, 2015, pp. 91-101

Universidad de Magallanes

Punta Arenas, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=50642670006>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

REFERENCIAS EXPLORATORIAS SOBRE EL LAGO PRESIDENTE RÍOS, PARA SORTEAR EL ISTMO DE OFQUI, PENÍNSULA DE TAITAO, REGIÓN DE AYSÉN

RICARDO ALVAREZ A.^{*}, MAGDALENA NAVARRO P.^{**},
GONZALO SAAVEDRA G.^{***} & CRISTIAN DONOSO C.^{****}

RESUMEN

En este artículo se discute la ruta fluvio-lacustre por el lago Presidente Ríos, que facilitaba la conectividad hacia y desde latitudes más australes, a través de la península de Taitao, en la actual región de Aysén. Dicha ruta se encuentra emplazada hacia el noroeste de los tramos más frecuentados -y mejor documentados- por la Laguna San Rafael, el Istmo de Ofqui y los ríos Lúcac y San Tadeo. El análisis se basa en información histórica y etnográfica, y su propósito es dar cuenta de una línea de investigación específica sobre los itinerarios de desplazamiento tardíos en Patagonia insular occidental.

PALABRAS CLAVE: ruta fluvio-lacustre, exploración histórica y etnográfica, movilidad sur austral, istmo de Ofqui.

EXPLORATORY REFERENCES ON PRESIDENTE RÍOS LAKE, FOR ROUTES ROUND THE OFQUI ISTHMUS, TAITAO PENINSULA, AYSÉN REGION, CHILE.

ABSTRACT

This article discusses the river-lake route via Presidente Ríos lake, which would facilitate connectivity to and from more southern latitudes, across the Taitao Peninsula in what is now the Aysén Region. The route runs north-west of more frequented – and better documented – routes via San Rafael Lagoon, the Ofqui Isthmus and the Lúcac and San Tadeo Rivers. The analysis is based on historical and ethnographical information, and its purpose is to report on a specific line of research on later movement itineraries in western insular Patagonia.

KEY WORDS: river-lakeside route, historical and ethnographic exploration, austral south mobility, Ofqui isthmus.

^{*} Programa Atlas, Universidad de Los Lagos, campus Osorno. taijataf@gmail.com

^{**} Instituto de Estudios Antropológicos, Universidad Austral de Chile, Campus Isla Teja Valdivia. magda.np@gmail.com

^{***} Instituto de Estudios Antropológicos, Universidad Austral de Chile, Campus Isla Teja Valdivia. gonzalosaavedragallo@gmail.com

^{****} Ingeniería en Expediciones y Ecoturismo. Universidad San Sebastián. Av. Lota 2465, Providencia, Santiago de Chile, cristian.donoso@uss.cl

INTRODUCCIÓN

Augusto Grosse, explorador alemán que describió buena parte de la región de Aysén en la primera mitad del siglo XX, plantea al iniciar su relato acerca de la península de Taitao: *En el año 1945 fue descubierto oficialmente por la misión aerofotogramétrica chileno-norteamericana, el lago “Presidente Juan Antonio Ríos”* (Grosse, 1955, p. 71), pero a sabiendas de que este enorme cuerpo de agua ya era parte de la cartografía oral de navegantes locales, principalmente chilotos, y previamente de canoeros y exploradores. Lo importante del caso radica en que este cuerpo de agua dulce formaba parte de las rutas internas del istmo de Ofqui que permitían evitar el océano abierto. Al respecto, los naufragos de la H.M.S. Wager, John Byron y A. Campbell, atravesaron esta amplia zona durante la primera mitad del siglo XVIII rumbo a Chiloé, llevados por familias canoeras, sin que exista aun claridad sobre si efectivamente cruzaron el P. Ríos. Sus relatos serán comparados más adelante con los antecedentes entregados por José C. Ruiz Chiguay (en adelante don Carmelo), pescador que tuvo la experiencia de viajar a través de este lago en su juventud junto a otros pescadores chilotos.

La ruta interna más frecuentada históricamente se desarrolló entre la laguna San Rafael y la bahía San Quintín aprovechando el río San Tadeo, siendo referida por jesuitas (Hanisch, 1974), o por exploradores como Antonio de Vea (1886), quien la reconoció la segunda mitad del siglo XVII. En todos estos casos se dependía de embarcaciones ligeras que eran transportadas por partes. No nos explayaremos en ella pues está ampliamente descrita por Ximena Urbina (2010) y por Mateo Martinic (2013) en sus trabajos de investigación. Además, es comparada por Ricardo Vásquez en su manuscrito de 2008 basado en sus exploraciones en las décadas de los '80 y '90. Lo singular del derrotero del lago Presidente Ríos está en que se aleja considerablemente de la zona más conocida, y requiere de un esfuerzo considerable para orientarse debido a su complejidad. Es por ello incluso que el mismo Vásquez (2008) la describe como “la ruta secreta de los Chono”.

Retomando la ruta por el lago Presidente Ríos, la pregunta que surge está vinculada a por

qué utilizar este cuerpo lacustre en lugar del río San Tadeo. Algunas razones posibles pueden haber estado asociadas a evitar los témpanos flotantes o, por ejemplo, para el caso de poblaciones canoeras, evitar la nieve: *Al entrar en la laguna, muchos indios cauchahues se tiñeron con carbon las caras, diciendo lo hacían por saludar a la nieve, porque el que así no lo hacía se moría* (García, 1889, p. 14). En nuestro caso, y a partir del relato de don Carmelo, se advierte que el lago facilitaba la navegación con las embarcaciones que utilizaban los chilotos y melinkanos hacia la primera mitad del siglo XX (estructuras que era posible desarmar y armar como hacían antiguamente quienes navegaban por estos parajes). Importante es acotar aquí que los navegantes chilotos que más frecuentemente viajaron por estos canales eran cholgueros y cazadores de pieles, buena parte de ellos vinculados a poblaciones Williche de Chiloé, quienes adquirieron el conocimiento espacial de los canales a través de la memoria oral transferida internamente, a manera de cartografías orales.

Se vuelve relevante esta observación pues surge una alternativa adicional para evitar la ruta más frecuentada. Sabemos que las poblaciones indígenas evitaron a los españoles a causa de las malocas¹ (sobre todo durante el siglo XVII), lo que seguramente implicó la utilización de múltiples rutas, probablemente preexistentes, que no formaban parte de las expediciones oficiales, lo que coincide con la alta movilidad de las poblaciones canoeras, distribuidas espacialmente en territorios basados en fronteras dinámicas y cambiantes muy reactivas a trastornos externos (Álvarez, 2002). También, que los chono, canoeros de más al norte, habían desplazado parcialmente su territorio hacia el sur a la llegada de poblaciones alfareras residentes en Chiloé, a quienes referimos como Williche, lo que permitió un mestizaje previo a la instalación de habitantes hispanos (Álvarez *et al.* 2008). Esto permitió un vínculo indígena entre ambas zonas insulares que de alguna manera debe haber facilitado la transferencia de conocimientos entre Williche y canoeros, incluyendo estas cartografías orales. De hecho, se hace notar que tempranamente en las observaciones hispanas:

La primera expedición europea que haya cruzado el istmo de Ofqui que se tenga

¹ Captura de personas para ser comerciados.

noticia, es la del piloto Juan García Tao. Pero no era la primera, probablemente, o al menos, cuando García Tao la ejecutó, ya sabía de la ruta de Ofqui, como lo indica al mencionar que llevaba desde Chiloé al indio Millacar, “guía y lengua para Caicof” (Ofqui) (Urbina, 2010, p. 42)².

¿Es acaso esta razón un motivo para haber buscado como alternativa el lago Presidente Ríos por parte de los indígenas?. Simultáneamente, ocurrían eventos inversos, en los que canoeros de más al sur incursionan en Chiloé capturando Williches para comerciar con los españoles. Esta variable es relevante debido a que el comercio de personas durante el siglo XVII debe haber sido un causante de trastornos sociales inter-insulares y de movimientos que claramente facilitaron el reconocimiento oral de rutas indígenas por parte de los españoles y mestizos chilotes.

Post naufragio de la fragata H.M.S. Wager, durante el siglo XVIII, este ejercicio se habría incrementado por temor al establecimiento de bases extranjeras (Urbina, 2014, 2011 y 2010), y por el rescate de los restos que habrían quedado en la zona (Carabias, 2009). Finalmente, hasta la primera mitad del siglo XX aún eran llevados niños y jóvenes kaweskar hasta Chiloé para trabajar como “mocitos”³ en faenas agrícolas bajo la denominación de “chonques” o “chonquis” (Osorio, 2012; Legoupil, 2005), o para ayudar en la cacería de lobos dentro de los mismos canales (Emperaire, 1963). Coincidentemente con este período se genera una dinámica de viajes para hacerse de pieles de nutrias y para acumular mariscos que eran ahumados in situ, lo que implicó a cientos de lancheros chilote-Williche diseminados por los canales durante largos períodos de tiempo.

NAVEGANTES, NÁUFRAGOS Y CHOLGUEROS

Durante los primeros siglos de ocupación hispana era muy poco el conocimiento que existía por parte de esta población sobre la geografía de

los canales australes, probablemente sustentado principalmente en esta cartografía oral que se generaba a partir de las malocas ya mencionadas, trueque, ejercicios misionales, entre otros. Esta situación cambia con el naufragio de la fragata H.M.S. Wager (Urbina, 2014, 2011 y 2010; Carabias, 2009), a mediados del siglo XVIII, momento en el que se iniciaron numerosas campañas oficiales para rescatar los restos de la nave (principalmente metal), lo que facilitó también incursiones clandestinas indígenas e hispanas para traficar con ellos, y viajes misionales recurrentes en busca de familias para ser evangelizadas y acarreadas a instalaciones religiosas situadas en Chiloé. Producto de esto último, y durante al menos un siglo, familias canoeras originarias de zonas tan apartadas como el golfo de Penas transitaban por los archipiélagos de Calbuco y Chiloé intercambiando y comerciando los productos de la caza de nutrias y lobos marinos con familias Williche y españolas mestizas (Urbina, 2007). En paralelo, las expediciones oficiales generaban también una cartografía gráfica (por ejemplo, el mapa incluido en el diario de navegación del padre José García publicado en 1809-1811 y que indica -refiriéndose al estero Thompson- lo siguiente: *Esterio Aau, se duda si desagua al sur* (Murr, 1811); sin embargo, es la primera forma de cartografiar la que nos interesa pues probablemente es la que sustenta las futuras incursiones de cazadores y cholgueros chilotes provenientes de la Isla Grande e islas menores.

Durante el siglo XIX hubo desplazamientos constantes para hacerse de pieles y mariscos secos, y durante la segunda mitad del mismo surgió el interés por comerciar estacas de ciprés, motivando el aumento de navegantes para acarrear dichas especies hasta Chiloé y otras partes del país. Los cholgueros⁴ y cazadores de nutrias fueron probablemente quienes más representaron los inicios del siglo XX, recorriendo parajes que aun hoy siguen siendo extremadamente difíciles de alcanzar. En su mayoría, formaban parte de la población radicada en la mitad sur del archipiélago de Chiloé,

² De acuerdo al relato descrito por la autora, este viaje implicó la travesía entre la laguna San Rafael y el golfo de Penas, sin considerar el lago Presidente Ríos.

³ Ocupación sin paga. Implica que el esfuerzo dedicado por quien está afectado no recibe remuneración alguna. En la ruralidad chilota era frecuente que familias imposibilitadas por sostener a sus hijos los entregasen a

otras como “mocitos”. Dichos niños o niñas, a cambio de cama y alimento, desarrollaban tareas pesadas hasta su madurez, momento en el que podían independizarse e iniciar una vida independiente.

⁴ Recolectores de cholgas (*Aulacomya ater*), aun cuando sus estadías les permitían hacerse de pieles y otros recursos.

con un alto componente indígena, menos mestizado culturalmente que la del norte⁵. Establecieron un patrón de viajes cíclico hacia zonas australes insertas en los laberintos insulares, demostrando contar con un patrimonio de conocimientos geográficos que se sustentaba en su propia historia y en la interacción con poblaciones canoeras. Si bien frecuentaron principalmente islas situadas al norte del istmo de Ofqui, la necesidad de navegar⁶, la abundancia de pieles del otro lado y la existencia de interminables bancos de mariscos los motivó a incursionar incluso hasta Puerto Edén y el canal Beagle (Emperaire, 1963; Bridges, 2000). Los habitantes de Melinka, en el extremo sur del golfo de Corcovado, hacían esto con relativa frecuencia, traspasando el istmo de Ofqui en busca de nutrias ayudados por perros que llevaban consigo en sus navegaciones tal como hacían los canoeros (Álvarez & Navarro, 2008). Inversamente, desde el sur, algunos grupos kawéskar se instalaron en la zona del golfo de Penas, pero sin incursionar más al norte (Legoupil, 2007). Es esperable entonces que en toda esta área existan restos materiales arqueológicos e históricos que sintetizan este peregrinar y estar, incluyendo innumerables conchales, varaderos y corrales, como un probable corral de varas que aún existe en la desembocadura del río San Tadeo en la boca sur del Golfo de Penas (Fig. 4 al final del artículo) (Saavedra, 2014, p. 41). Simultáneamente, durante la primera mitad del siglo XX, se realizaron obras tendientes a sortear a través de un gran canal el “obstáculo” de Ofqui, quedando la obra inconclusa. Desde Aysén se sugería como alternativa la opción de hacer canales utilizando precisamente el lago Presidente Ríos (Martinic, 2013, p. 40).

EL LAGO PRESIDENTE RÍOS

El traspaso entre uno y otro lado de la península de Taitao se efectuaba principalmente conectando la laguna San Rafael con el río San Tadeo a través de dos o más rutas posibles, lo que involucraba muchas veces, en tiempos coloniales, desarmar las embarcaciones (ligeras por cierto) y cargar con los materiales en hombros

(Urbina, 2010, p. 42). Menos conocida es la ruta que involucraba el estero Thompson, río y lago Presidente Ríos por el norte; y el río San Tadeo por el sur, para comunicarse con el golfo de Penas (Fig. 1). Se trata del quinto lago más grande del país⁷, con más de 350 km². Lo singular del caso es que, comparado con los accesos fluvio-pedrestres de la laguna San Rafael, para utilizarlo desde el norte era necesario desviarse hacia el oeste 45 km antes, hasta alcanzar la entrada del estero Thompson. De hecho, buena parte de la ruta transcurre a unos 40 km de distancia hacia el O de la laguna San Rafael, a diferencia de las rutas tradicionales, lo que implicaba un esfuerzo considerable. Esta última ruta formó parte de la cartografía oral de navegantes chilotos como don Carmelo, que detallaremos a continuación.

EL VIAJE DE JOSÉ CARMELO RUIZ CHIGUAY

Entre la Isla Grande de Chiloé y el acceso norte a este lago, a través del estero Thompson, existen más de 340 km de canales y fiordos en línea recta. Entre el puerto de Melinka y el mismo punto, 266 km en línea recta. Los cholgueros y cazadores de pieles hacían este viaje frecuentemente por tramos, y excepcionalmente de forma directa, a veces en tan sólo unos días de viaje con buen viento. Es importante consignar que las embarcaciones eran sólidas (a diferencia de las antiguas embarcaciones utilizadas por indígenas, jesuitas y exploradores españoles en general), pequeñas (entre 6 y 8 metros), apoyadas por remos y por velamen menor. Si bien la ruta más tradicional fue la ruta que conectaba directamente la laguna San Rafael con el río San Tadeo, de sólo 26 km de largo, lo que incomodaba a los remeros era tener que arrastrar la embarcación en muchas partes de la misma por los múltiples obstáculos presentes (árboles muertos, bancos de arena, etc.) (Saavedra, 2014). La ruta del relato de don Carmelo nos refiere un tramo de más de 90 km. De éstos, 50 km son lacustres, mientras que gran parte del resto son fluviales aunque igualmente navegables. En tiempos recientes son escasas las descripciones del lugar, exceptuando la exploración de Cristian Donoso

⁵ Proyecto Fondecyt 1121204 “Geoantropología de los imaginarios del Mar Interior de Chiloé: itinerarios de temporalidades y apropiaciones socioculturales marítimas”.

⁶ Por lo visto, el sólo hecho de navegar fue un motor constante en la construcción de identidad insular y de su manifestación espacial durante siglos.

⁷ 46°26'38"S - 74°25'10"W.

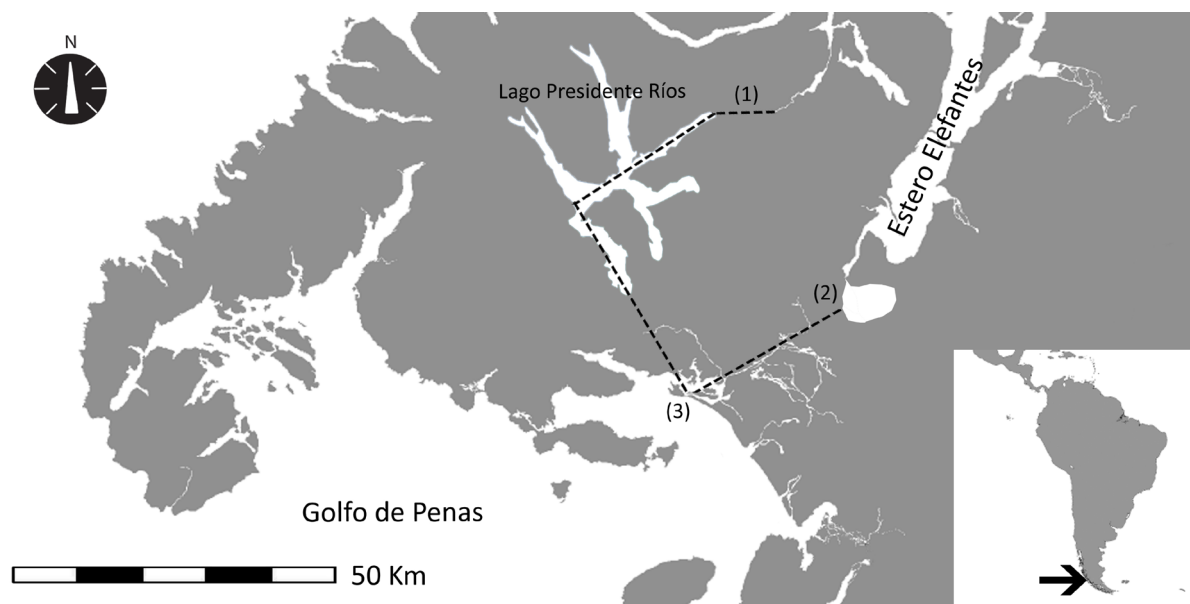


Fig. 1. Mapa general. Se observan dos rutas, de norte a sur: (1) la primera, que conecta el estero Thompson - lago Presidente Ríos - río San Tadeo, más extensa y menos frecuentada; y una segunda, compuesta por dos o más alternativas (2), asociada a la laguna San Rafael - río San Tadeo, más utilizada y con mayor registro histórico. (3) Punto de encuentro estero San Quintín.

en la década pasada, que permitió contextualizar fotográficamente la zona (fotografías asociadas a Fig. 1, Fig. 2 y Fig. 3), y en los '80 el manuscrito de Ricardo Vásquez (2008) que facilita incorporar detalles comparativos.

El tramo norte implica un recorrido en bote de casi 20 km a través de un desagadero (río Presidente Ríos), casi la totalidad de éste sin necesidad de soltar los remos. Para acceder a este río desde el norte se debe sortear un salto de agua (Fig. 2):

Cuando llega usted ahí llega a un alto, un tremendo chorro de agua que cae abajo, y ahí hay unas tremendas piedras abajo, tremendas piedras, uno llega y mira: jaónde va a subir uno acá!. Después va subiendo el mar, va subiendo, va subiendo. Al final la laguna⁸ sube, entra para arriba, y de ahí la laguna sube uno arriba porque según la hora que llega arriba se queda ahí mismo. Sube un poquito más arriba no más y se queda

ahí, hace puerto. Sirve para cocinar⁹. El agua es agua dulce (José C. Ruiz Chiguay, Melinka, 2008).

Este mismo hito es referido por Grosse:

Después de los primeros cuatro kilómetros, la navegación es interrumpida bruscamente por una isla situada en medio del río. Al costado Este, una caída de más o menos 2,50 m de altura, y al costado Oeste, un rápido lleno de piedras erráticas, impiden absolutamente la navegación, aún con ayuda de botes¹⁰ (Grosse, 1955, p. 72).

En el mismo relato de Grosse (1955) se refiere a este paso como utilizado anteriormente, pues menciona que: *Durante los trabajos de abrir la senda pude darme cuenta que con anterioridad a mi pasada, tal vez 40 ó 50 años atrás, se había hecho este mismo recorrido con embarcaciones* (p. 72) y ya en el lago vuelve a mencionar: *Quedan aún muchas huellas de*

⁸ Tal como en tiempos coloniales, el término "laguna" es utilizado para referirse al estero.

⁹ Sirve para cocinar" es referido para denotar un sitio con las

condiciones aptas para establecer un campamento.

¹⁰ En este caso, debieron abrir una senda de 50 metros y transportar el bote por tierra.

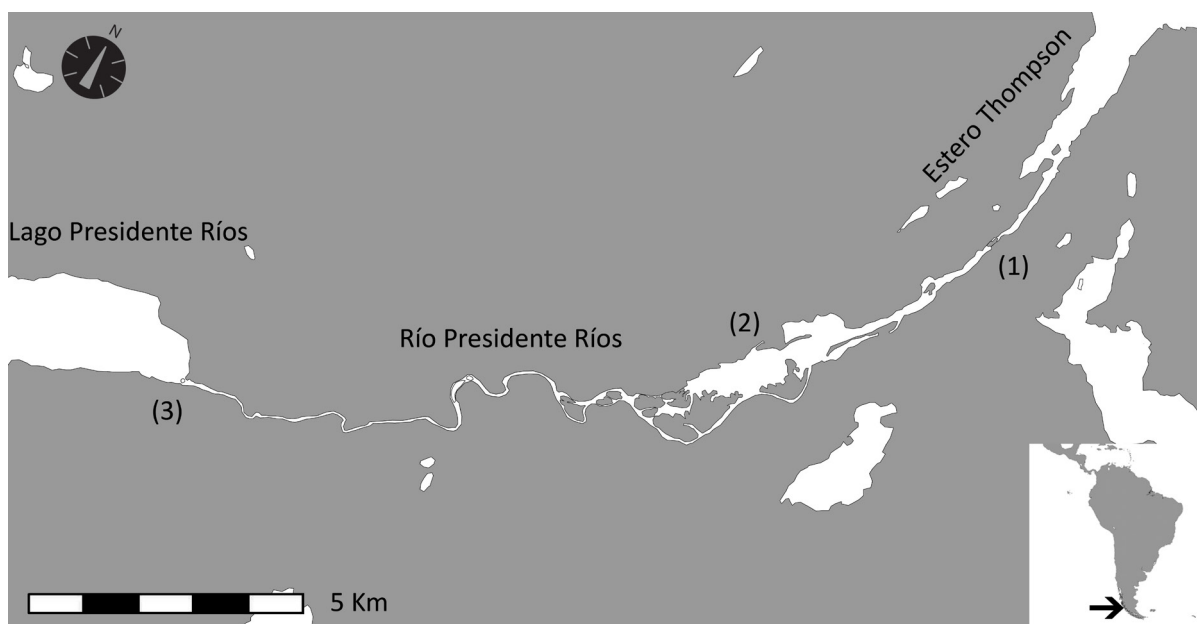


Fig. 2. Acceso norte ruta. (1) corresponde a promontorio en forma de isla que genera desnivel de más de 2 metros de altura. De acuerdo al relato de don José, es posible sortearlo esperando la marea alta y subir el bote hasta el río. En los demás relatos se supera arrastrando las embarcaciones. Este punto es el límite entre el área de influencia marítima (ver Fig. 2e) y el inicio de curso fluvial hacia el lago Presidente Ríos (ver Fig. 2a). (2) Corresponde a área pantanosa y amplia, donde Grosse (1955) describe rastros de tala de ciprés y huellas de acceso (ver Fig. 2b). Desde ese punto hacia el sur la corriente del río aumenta considerablemente hasta alcanzar el nacimiento del río/desaguadero lago P. Ríos (ver Fig. 2c). (3) Lago Presidente Ríos (ver Fig. 2d).

antiguos trabajos madereros: troncos hachados unos 50 años atrás que en esa época lucían como orgullosos cipreses (p.73).

Aparentemente Campbell, náufrago de la HMS Wager a mediados del siglo XVIII, se refiere a este río, aun cando en su caso vienen en sentido inverso al relato de don Carmelo, coincidiendo con la corriente descrita:

Bogamos por el lago basta la boca de un río mui correntoso, donde desembarcamos para pasar la noche, sin atrevernos a avanzar mas a oscuras, porque, aun de día, era necesario maniobrar con todo cuidado para evitar de quedar enredados entre los troncos i raíces de árboles de que el río estaba lleno (...) Navegamos río abajo con una rapidez asombrosa, hasta que, poco



Fig. 2a (izquierda) y 2b (derecha). Referencia Fig. 2, acceso norte ruta lago Presidente Ríos. (Fotografía: Cristian Donoso 2008).



Fig. 2c (izquierda) y 2d (derecha). Referencia Fig. 2, acceso norte ruta lago Presidente Ríos. (Fotografía: Cristian Donoso 2008).



Fig. 2e (izquierda). Referencia Fig. 2 acceso norte ruta lago Presidente Ríos; y 3a (derecha), referencia Fig. 3, acceso sur lago Presidente Ríos. (Fotografía: Cristian Donoso 2008).

*antes de la noche, desembarcamos en una orilla pedregosa*¹¹ (Campbell, 1747, p. 98).

directamente con la bahía San Quintín y el golfo de Penas, tiene una longitud de al menos 16 km.

El viaje por el lago Presidente Ríos era de una extensión significativa (Fig. 3), los que eran recorridos a remo hasta llegar al extremo sureste, con el fin de bajar hacia el río San Tadeo:

No alcanzábamos a llegar, todavía salimos en la mañana no alcanzamos a llegar al lugar donde íbamos a bajar para abajo. Porque íbamos buscando el río, porque [...] no conocía muy bien, porque una sola vez había ido también. [...] Y el río que sigue para abajo, ese es el río. Al final esta a mano izquierda, llegamos a encontrar casi al final de la laguna el río que bajaba (José C. Ruiz Chiguay, Melinka, 2008).

El tramo sur entre el lago Presidente Ríos y el río San Tadeo (Fig. 3), que se comunica

Para cruzar al otro lado a remo es un día, es hondo el río. En partes es correntoso, en parte es medio aguas muertas, siempre corre pa' bajo. Y ahí uno va pegando en los totorales, que es el pasto, y uno va con el río que va corriendo, entonces uno va tocando altura pa que vaya pasando, y remando (José C. Ruiz Chiguay, Melinka, 2008).

Es importante consignar que también, al inicio de este viaje por el norte, en el estero Thompson, don Carmelo refiere que se desviaban por el estero Puelma hacia el oeste para salir al océano y sus costas acantiladas (península Skyring, al norte de Taitao), a través de otro pequeño lago que denominaban *Cuchivilu*¹². Todo ello con el fin de hacerse de pieles. A partir de ello es posible considerar que este territorio, el que actualmente

¹¹ ¿Se refiere a la costa del estero Thompson?

¹² Cerdo con cuerpo de culebra asociado a mitología chilota.

Este pequeño lago aparece en las cartas sin denominación, pero muestra una figura similar a la del *cuchivilu*.

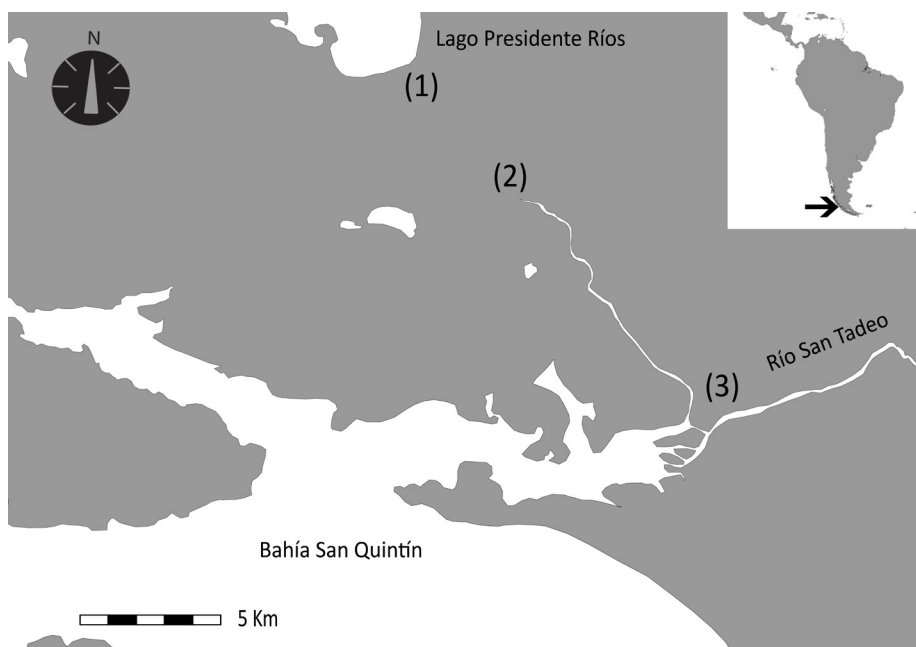


Fig. 3. Acceso sur ruta. (1) Corresponde a borde lacustre antes del inicio del tramo de arrastradero (ver Fig. 3a). (2) Pequeño riachuelo que coincide con ruta de arrastradero (ver Fig. 3b). (3) Río San Tadeo, ruta históricamente más frecuente y asociada a abundante documentación histórica (ver Fig. 3c).



Fig. 3b. Referencia Fig. 3, acceso sur lago Presidente Ríos. (Fotografía: Cristian Donoso 2008).

percibimos como inhóspito y extremo, haya sido para estos navegantes y para las poblaciones indígenas más bien un área llena de oportunidades dados los múltiples accesos que ofrece a partir de sus ríos, lagos, canales y fiordos.

En su relato, este pescador da cuenta de la abundancia de conchales al llegar a la costa en la bahía San Quintín, además de un arrastradero antiguo, los que asocia con los “chonques”:

El lado de allá, cuando uno llega, llega hasta el arrastradero. Porque ahí hay un arrastradero grande, y eso debe tener sus 100 metros de ancho y ahí es bajito. Cuando esta crecido, llueve, queda más hondo. Pero siempre el bote hay que arrastrarlo, por lo menos sus 200 metros. Y la corriente va por ahí mismo. Para subir es más difícil, avanza menos. Y ahí llega al otro lado. Y ahí llega al otro lado mirando el golfo, ahí llega a islote y también hay unos puertos donde uno llega. Y yo creo que los chonques todo eso, en esa pasada tiraban pa' abajo. La pasada por ahí cuneteaban mas fácil. Porque también hay campamentos de chonques, también hay



Fig. 3c (izquierda), referencia Fig. 3, acceso sur lago Presidente Ríos. (Fotografía: Cristian Donoso 2008); y Fig. 4 (derecha) probable corral de pesca en proximidades de la desembocadura del río San Tadeo, frente a isla del Diablo. (Fotografía Gonzalo Saavedra 2014).

palos que años que han sido. Solían estar unos par de días como iban navegando, solían estar semanas por ahí. Y ahí al otro lado pa' allá, nosotros nos fuimos así a Gringo ese tiempo y salimos afuera. Hay pedazos malos, así que pasamos la mañana cuando estaba calma pasamos. Así que íbamos a estero Gringos, que uno les dicen estero San Esteban. Algo más afuera se ve la punta. Ahí queda San Esteban y nosotros le decimos estero Gringo, y estero Contó. Ahí fuimos a trabajar ese tiempo la cholga seca, andaban dos botes, y anduvimos más de dos meses. Y ahí volvimos, volvimos a la misma poza, el mismo recorrido. Porque para rodear fuera tiene que entrar por Queile (José C. Ruiz Chiguay, Melinka, 2008).

DISCUSIÓN

En el relato de don Carmelo se advierte claramente la utilización del lago Presidente Ríos como ruta de navegación para sortear el istmo de Ofqui, la que es conocida por sus pares y que fue adquirida a través de la memoria oral. Esto nos permite plantear la existencia de cartografías orales, pues su soporte es la memoria y no un documento gráfico. Incluso refiere una comunicación adicional hacia el oeste, directamente hacia el Océano Pacífico, al referir el lago *Cuchivilu* como corredor. Esto genera la impresión de ser un territorio que ofrece múltiples alternativas de acceso a recursos y espacios de uso. Esto último es relevante pues el ser portador del conocimiento de tales vías de

comunicación obedece probablemente a múltiples causales: oportunismo asociado a la exploración de rutas más expeditivas para hacerse de recursos que luego eran intercambiados o comercializados en Chiloé; herencia oral indígena que contenía rutas alternativas a las utilizadas por jesuitas y españoles (ambos provocadores de trastornos en las dinámicas territoriales indígenas); requerimientos asociados al tipo de embarcación histórica utilizada en el siglo XX.

En la mayor parte de los relatos hispanos este paisaje es descrito como un obstáculo extremo, que es sorteado frecuentemente entre la laguna San Rafael y el golfo de Penas arrastrando o desarmando embarcaciones ligeras, y explicitando las penurias constantes que debían soportar. Esto se refuerza al preguntarle a don Carmelo por las razones que los motivaban a evitar el río San Tadeo, “*donde estuvieron trabajando los yankis*”, pues era más difícil para sus embarcaciones ya que debían arrastrarlas, siendo mucho más expedita esta vía lacustre del Presidente Ríos.

Consideramos los relatos de los náufragos Byron y Campbell pues si bien aparentemente siguieron esta misma vía, surgen dudas al no mencionar el glaciar de la laguna San Rafael, que debió ser mucho más extenso en aquella época, o la descripción del descenso descrita por Campbell y que da cuenta de mucha corriente y que más bien se asemeja a la conexión entre el río Presidente Ríos y el estero Thompson.

De hecho, el inicio del periplo narrado por los náufragos de la H.M.S. Wager, en dirección Sur-Norte, acentúa la escasa profundidad del agua, lo que coincide con la desembocadura del río San Tadeo,

que primero se orienta NE-SO y después N-S:

La costa era aquí baja i arenosa i se veía algo como la boca de un río que vaciaba sus aguas en el mar, en lo cual no habíamos reparado anteriormente, porque era tan bajo que los indios se veían obligados a sacar todas sus cosas de las canoas, i recorrer una lonja de tierra conduciéndolas; entónces arrastraban los botes hasta el río, que en esta parte es mui ancho i tiene mas la apariencia de un lago que de un río. Remamos en él aguas arriba unas cuatro o cinco leguas¹³, i tomamos en seguida un brazo que corre primero al este i despues al norte, donde angosta mucho i la corriente se hace excesivamente rápida, de manera que aunque trabajamos rudamente avanzamos mui poco camino (Byron, 1901, p. 92).

A su vez, Cambell agrega:

Llegamos a una bahía en la boca de un río donde los indios remaron y seguimos durante tres días seguidos. Este río corre por muchos ramales, y es bien rápido en algunos sitios [...] Al día después de haber llegado a esta nueva tierra, tuvimos que caminar unas ocho millas por un bosque, sin zapatos ni calcetines, y en la peor ruta de viaje para cualquier persona. Nuestra marcha fue toda vadeando charcos pantanosos en los que a menudo nos hundíamos hasta las rodillas; y esta mísera ruta más encima estaba salpicada de tocones de árboles, escondidos bajo el agua, que nos cortaban con dolor los pies y las piernas. Al otro día los indios cruzaron la isla con sus canoas (por tierra), y las dejaron junto a una hermosa laguna. En la tarde todos embarcamos, remamos por ella, y entramos a un río que, aunque prolongado, pronto lo recorrimos y luego ya estábamos en el mar (Campbell, 1747, p. 64-65).

En ambos casos da la impresión de tratarse de la zona descrita por los cronistas

hispanos, pero se extraña notablemente alguna referencia a los glaciares, o a una laguna con témpanos, incluso al hecho de describir hielo. Por su parte, Vásquez (2008) agrega que los tiempos consignados en ambos diarios de náufragos no se asemejan a los tiempos que deberían haber ocurrido de haber tomado la opción de la laguna San Rafael.

Finalmente, es interesante reforzar la ruta por el lago Presidente Ríos como un espacio más utilizado de lo que consideramos, pues tanto Grosse (1955) como la exploración de Donoso en los '90 confirman que en tiempos histórico-recientes el lago fue utilizado para extraer ciprés, o al menos, evaluar su potencial, dados los numerosos cortes que se encuentran, reflejando con ello la búsqueda incesante de materias primas por parte de navegantes de Chiloé y Las Guaitecas.

A pesar del avance tecnológico actual, zonas como el lago Presidente Ríos dan cuenta del valor de la experiencia acumulada como sustantiva en la construcción de una cartografía oral, que permitió que estas vías de comunicación existiesen. Al mismo tiempo, demuestra el alto costo que implica la pérdida de la misma oralidad, pues de no mediar documento gráfico, dicha información desaparece completamente al desaparecer sus portadores y se necesita, por tanto, la aplicación de metodologías de investigación más cercanas a la arqueología e historiografía para construir un paisaje que, habiendo sido muy transitado, nos aparenta un paisaje desolado. Nos queda la preocupación por lo que no se ha preguntado, por la fragilidad de la cartografía oral que aun existe, fragmentariamente, en la memoria humana diseminada por los canales, y que requiere de nuevos procesos de investigación orientados a dicha construcción. Ello, sobre todo, con el fin de dignificar un territorio que despojamos de humanidad, una humanidad que no reclama por su visibilidad.

AGRADECIMIENTOS

Este artículo se enmarca en el proyecto

¹³ Si se recurre a las cifras mencionadas se hace extremadamente difícil relacionar el paisaje actual. Hay que considerar que Byron publicó su relato muchos años

después de haber regresado a Inglaterra, lo que sumado al mal estado en el que se encontraban haya influido en las dimensiones descritas.

Fondecyt 1121204 “Geoantropología de los imaginarios del Mar Interior de Chiloé: itinerarios de temporalidades y apropiaciones socioculturales marítimas”. Queremos agradecer enormemente la animosidad de don Carmelo (José C. Ruiz Chiguay) al relatarnos sus viajes emocionantes por los canales, a su familia, a Dani Caniullán, al equipo del Centro Ballena Azul y la Fundación Terram. Agradecimientos a Ximena Urbina y a Diego Carabias y su equipo por insistir en estudiar esta zona constantemente. También, agradecer a todos quienes se aventuran actualmente por los canales reconstruyendo lo que otros hicieron durante miles de años, sean exploradores en kayak o pescadores chilotos, ayseninos o magallánicos, que enfrentan parajes que hoy en día consideramos un obstáculo.

BIBLIOGRAFÍA

- Alvarez, R. (2002). Reflexiones en torno a las identidades de las poblaciones canoeras, situadas entre los 44° y 48° de latitud sur, denominadas ‘Chonos’. *Anales del Instituto de la Patagonia, Serie Ciencias Humanas*, 30: 79-86.
- Alvarez, R., Munita, M., Fredes, J. & Mera, R. (2008). *Corrales de pesca en Chiloé*. Valdivia: Imprenta América.
- Alvarez, R. & Navarro, M. (2008). *Informes Levantamiento de Información Etnográfica Usos Tradicionales del Borde Costero Provincia de Chiloé (región de Los Lagos) y Comuna de Las Guaitecas (región de Aysén)*. Valdivia: ONG Centro Ballena Azul, World Wildlife Fund (WWF).
- Bridges, L. (2000). *El último confín de la tierra*. Buenos Aires: Ed. Sudamericana.
- Byron, J. (1901). *Relato del honorable John Byron*. Santiago: Imprenta Cervantes.
- Campbell, A. (1747). *The sequel to Bulkeley and Cummins's Voyage to the South-Seas*. London: Printed for the author, and sold by W. Owen, publisher, al Homer's Head, near Temple Bar, Fleet-Street.
- Carabias, D. (2009). *Encuentro de dos mundos. Naufragio del H.M.S. Wager en la Patagonia*. Santiago: Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, FONDART.
- Emperaire, J. (1963). *Los nómades del mar*. Santiago: Ed. de la Universidad de Chile.
- García, J. (1889). Diario del viaje i navegación hechos por el Padre José García, de la Compañía de Jesús, desde su misión de Cailín, en Chiloé, hacia el Sur, en los años 1766 i 1767. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile* XIV, 3-42.
- Grosse, A. (1955). *Visión de Aisén. Expediciones del explorador don Juan Augusto Grosse* I. Santiago: Instituto Geográfico Militar.
- Hanisch, W. (1974). *Historia de la compañía de Jesús en Chile (1593-1955)*. Ed. Francisco de Aguirre.
- Legoupil, D. (2005). Recolectores de moluscos tempranos en el sureste de la isla de Chiloé: una primera mirada. *Magallania*, 33(1), 51-61.
- Legoupil, D., Béarez, P., Lepetz, S., San Román, M., Salas, K., Morello, F., & Bahamonde, G. (2007). De la pesca a la caza: Evolución económica del sitio Stuyen 1, al sur del Golfo de Penas. *Arqueología de Fuego-Patagonia*, 279-294.
- Martinic, M. (2013). Apertura del istmo de Ofqui: Historia de una quimera. Consideraciones sobre la vigencia de sus razones. *Magallania*, 41(2), 5-50.
- Murr, C. (1811). *Nachrichten von verschiedenen Ländern des Spanischen Amerika*. Halle, Verlegt bey Joh. Christian Handel.
- Osorio, M. (2012). Un episodio de violencia en el Baker: la muerte de tres kawésqar en Bajo Pisagua (47°46'S/73°35'), 1931. *Magallania*, 40(2), 41-60.
- Saavedra, G. (2014). Exploración istmo de Ofqui marzo-abril 2014. Apuntes etnográficos. En *Expedición istmo de Ofqui 2014*, CIEP (Centro de Investigación en Ecosistemas de la Patagonia). (pp. 34-43).
- Urbina, R. (2007). El pueblo chono: de vagabundo y pagano alzado a cristiano y sedentario amestizado. En Navarro Antolín, F. (Ed.), *Orbis Incongnitus. Avisos y Legajos en el Nuevo Mundo. Homenaje al Profesor Luis Navarro García* (pp. 337-338), Vol. I., *Publicaciones de la Universidad de Huelva*.
- Urbina, X. (2010). La navegación por los canales australes en la Patagonia occidental insular en los siglos coloniales: la ruta del istmo de Ofqui. *Magallania*, 38(2), 41-67.
- Urbina, X. (2011). La proyección colonial de Chile a la Patagonia Insular en el siglo XVIII. *Anuario de Estudios Americanos*, 68, 2.
- Urbina, X. (2014). El frustrado fuerte de Tenquehuén en el archipiélago de Los Chonos, 1750: dimensión chilota de un conflicto hispano-británico. *Historia*. 47(1), 133-155.
- Vásquez, R. (2008). AAU. El secreto de los chonos. *RChHG*, 170, 169-199.
- Vea, A. (1886). Expedición de Antonio de Vea (1675-1676). *Anuario hidrográfico de la Marina de Chile*. Imprenta Nacional, Chile.

