

VI Congreso Chileno de Antropología. Colegio de Antropólogos de Chile A. G, Valdivia, 2007.

Observando la Relación de los Pueblos del Nahuel Huapi con su Paisaje Acuático a partir del Estudio de Canoas Monóxilas.

Romina Braicovich.

Cita:

Romina Braicovich (2007). *Observando la Relación de los Pueblos del Nahuel Huapi con su Paisaje Acuático a partir del Estudio de Canoas Monóxilas. VI Congreso Chileno de Antropología. Colegio de Antropólogos de Chile A. G, Valdivia.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/vi.congreso.chileno.de.antropologia/180>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/eCzH/opX>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

ESTUDIOS INTERDISCIPLINARIOS EN ARQUEOLOGÍA, ANTROPOLOGÍA E HISTORIA: NUEVAS PERSPECTIVAS SOBRE LOS PERÍODOS PREHISPÁNICOS TARDÍOS Y COLONIALES

COORDINADORES: SIMÓN URBINA Y FRANCISCO BAHAMONDES

COMENTARISTA: VICTORIA CASTRO R.



Observando la Relación de los Pueblos del Nahuel Huapi con su Paisaje Acuático a partir del Estudio de Canoas Monóxilas

A View of the Relationship among the People from Nahuel Huapi and their Aquatic Landscape on the Basis of Dug-Out Canoes Research

Romina Braicovich*

Resumen

El presente trabajo expone brevemente parte de la investigación llevada a cabo a partir del relevamiento de un grupo de canoas monóxilas -embarcaciones excavadas a partir de un solo tronco- halladas en el Parque Nacional Nahuel Huapi, ubicado al SO de la provincia del Neuquén y al NO de Río Negro, Argentina, formando límite con Chile. El estudio de las mismas partió desde la idea de entender que la vida de los habitantes de estas latitudes se encuentra, desde tiempos muy remotos, estrechamente vinculada al paisaje acuático que lo rodea.

Palabras Claves: Patagonia, Nahuel Huapi, Canoas monóxilas, Arqueología, Historia.

Abstract

The present paper briefly exposes part of the investigation taken place from the survey of a group of dug-out canoes -ships made of a piece of wood- found in Nahuel Huapi National Park, Provinces of Neuquén and Río Negro, Argentina. The study of these canoes started from the idea of understanding that the life of this latitude inhabitants is, since remote times, tightly bonded to the aquatic landscape that surrounds it.

Keywords: Patagonia, Nahuel Huapi, Dug-out canoes, Archaeology, History.

* CONICET, CEHIR. raecovich@yahoo.com

1-¿Desde dónde partir? Una perspectiva desde el agua

Las actividades llevadas a cabo por los pueblos en su contacto con las aguas han dejado huellas, parte de las cuales, aún hoy en día, persisten. Las vías fluviales y lacustres han servido como rutas naturales de gran movimiento, aún cuando las mismas no fueran fácilmente navegables (Valentini, 2001).

Los arqueólogos terrestres se han enfrentado frecuentemente a materiales en tierra claramente relacionados a las actividades acuáticas, sin visualizar las relaciones que se establecían entre las mismas (Jasinski, 2002). Se muestra necesaria, de esta manera, la realización de trabajos en conjunto entre la arqueología terrestre y la subacuática que puedan brindarnos mutuos impulsos para futuras investigaciones.

Se debe recordar que las relaciones humanas con los ambientes acuáticos implican aspectos que van mucho más allá de la construcción de embarcaciones o la navegación misma. Además, no es sólo la evidencia material derivada de aspectos tecnoprácticos relacionados con la navegación y la utilización de recursos acuáticos, sino también los elementos no-materiales como nombres de lugares, tradiciones orales, mitos, ideología, lengua, organización social, etc., las que forman parte del paisaje cultural acuático (Jasinski, op.cit). El comportamiento del Hombre en relación a su paisaje conlleva una percepción particular, que está intrínsecamente ligada a la percepción que se tenga de la vida y el mundo y de las relaciones que este mantenga con su grupo y con grupos que pertenezcan a otros lugares.

En esta propuesta se intenta abarcar mucho más que el abordaje de embarcaciones como temática aislada. Si entendemos el estudio de las embarcaciones dentro de un contexto cultural global, tendremos en ellas a un elemento importante dentro del vínculo paisaje acuático-hombre.

Tradicionalmente la arqueología subacuática ha concebido una idea de evolución progresiva en cuanto a las embarcaciones. «Al observar cada diseño dentro de estos cambios evolutivos, los reveces tecnológicos, las formas experimentales y los diseños surgidos a partir de la necesidad son fáciles de ser ignorados y desechados o vistos como irrelevantes, o peor, ser malinterpretados en el conjunto» (Conlin, 1998:4).

La cuestión sería plantearse, por qué se produjeron estos cambios. Retomando a Conlin, no se desecha sin embargo la idea de que exista una evolución en los

cambios tecnológicos de una embarcación, lo que se cuestiona es la unilinealidad.

Se entiende que el estudio tecnológico de las canoas es parte de una trama de estudios mayor que abarca la temática del papel que jugaron estas embarcaciones en la vida cotidiana de las personas. Sin embargo, no por esto es un recorrido menor. El estudio de la tecnología nos acerca no sólo a la manera en que se produjeron los artefactos, sino también a la relación que se produjo con el ambiente en el cual se encuentra un grupo determinado. A su vez, se encuentra ligado a la dinámica cultural que se produce dentro de las acciones sociales y la visión del mundo de los grupos, en donde se entablan, niegan y reafirman las relaciones sociales que se dan dentro del mismo. Se producen de esta manera cambios que, desde la actividad diaria, tendrán incidencia en cambios sociales estructurales y en el modo de vida de estos grupos (Dobres y Hoffman, 1994; Gastaldi, 2001).

Es interesante suponer que la construcción de una embarcación conlleva un propósito por parte del constructor, el que deja sus marcas al posicionarse en relación a estructuras y estrategias sociales. Estas estructuras que restringen o permiten la acción individual no la determinan mecánicamente. Son estos individuos quienes otorgan y dan significado a estos objetos en la vida cotidiana, es decir, son las personas que hacen y usan los objetos quienes codifican sus significados, teniendo en cuenta que dichos objetos pasan a formar parte de una estructura mayor relacionada en un ir y venir entre la producción material y lo simbólico reflejándose en un devenir histórico particular (Dobres y Hoffman, op.cit.; Gastaldi, op.cit).

Las canoas encontradas en el Nahuel Huapi fueron en su mayoría hallazgos de particulares, lo que provocó inevitablemente pérdida de información contextual. Sin embargo, las fuentes documentales provenientes tanto de los primeros exploradores que incursionaron en la zona del Nahuel Huapi, como de aquellos pertenecientes a los padres jesuitas y franciscanos que se asentaron o recorrieron la región, ofrecía gran cantidad de información acerca de los accesos y rutas de navegación –tanto terrestres como acuáticos– que vinculaban la zona del Nahuel Huapi con el Pacífico, así como también sobre los pueblos que habitaron ambos lados de la cordillera, las relaciones establecidas entre estos, sus organizaciones y sus prácticas cotidianas.

Es cierto también que las fuentes utilizadas fueron producidas por europeos y que por lo tanto, se podría observar la 'peligrosidad' de contar solo con el testimonio

del 'conquistador', sin embargo, creemos que existe la capacidad de 'leer entre líneas', y que podemos ser capaces de internarnos en esas 'ausencias discursivas' que nos refieren a la vida de las demás personas, en esas historias subalternas (Funari 2004), en donde lo que nos es solapado, esta siempre latente, esperando a ser descubierto. Entendemos que la imparcialidad en la construcción de los documentos no existe (Reis 2005), los hombres, envueltos en subjetividades, crean los documentos dentro de una historia y una realidad particular, la cual debe ser tenida en cuenta al leer el documento (Johnson 1999). De esta manera también será posible internarse en la realidad social de aquél que escribió e interpretar por qué lo hizo de esa manera.

Entendemos la necesidad de abordar estas problemáticas desde una mirada interdisciplinaria en la que se conjuguen tanto la historia como la antropología y la arqueología. En este sentido podremos interpretar la historia de los pueblos que habitaron la región no solo a partir de la cultura material o del registro oral brindado por antiguos pobladores de la zona sino también a partir de los documentos, pudiendo estos ser considerados, tanto complementarios, interdependientes como contradictorios, en el proceso dialéctico del conocimiento.

Este tipo de abordaje se ve enriquecido al trabajar con fuentes etnográficas, mapas antiguos, referencias geográficas, fotografías, así como también con mitos y leyendas de poblaciones originarias. En nuestro caso, esta documentación amplió de manera significativa la comprensión sobre las embarcaciones y los pueblos que las navegaban, la continuidad de esta práctica de navegación y la movilidad temporal de las relaciones dadas entre grupos, permitiéndonos abarcar diferentes contextos históricos y geográficos.

Observar las conexiones y conectores entre las personas y los grupos en el pasado permitió recrear un espacio social de articulación, que lograba trascender lo local y lo regional. Entendemos las rutas de navegación como conectores de estructuras sociohistóricas y sociambientales, pertenecientes a una red, en las que se ven implicadas relaciones dinámicas entre hombre y hombre y entre el hombre y el espacio (Orser 1999). El contacto con el español generó reestructuración y establecimiento de nuevas redes, basadas en la adopción de nuevas prácticas relacionales por parte de ambos grupos. Las rutas existentes permitieron vincular a los españoles con las poblaciones que habitaban estas tierras; para adentrarse tuvieron necesariamente que

comenzar a reconocer el espacio que se les presentaba; solo a través de las relaciones y conflictos mantenidos con los pueblos, esto fue posible.

2- ¿Qué importancia tenía la navegación en el Nahuel Huapi?

La interpretación de los registros arqueológico e histórico referidos a la zona del Nahuel Huapi plantean una significativa actividad náutica llevada a cabo por los grupos indígenas que habitaban las cercanías del lago desde épocas anteriores al contacto con el europeo. Dichos conocimientos fueron apropiados con el correr de los siglos no sólo por los jesuitas que exploraron la zona en los siglos XVII y XVIII, sino también, tiempo después, por los colonos que establecieron relaciones con la región tanto comerciales como con fines colonizadores. Ya en el año 1978, el Lic. Jorge Fernández llamó la atención acerca de los restos de canoas monóxilas encontradas en el lago y cercanías, planteando la necesidad de comenzar trabajos arqueológicos subacuáticos que pudieran esclarecer de manera más completa la vida que habían llevado los pobladores de esta región lacustre. Esta sugerencia partió del hallazgo realizado por el mismo Fernández de una canoa monóxila que se hallaba en aguas del lago Nahuel Huapi (Fernández, 1978). Con el pasar de los años, la arqueología subacuática en el país fue perfeccionándose y comenzó a generarse, a partir de 1990, un interés por abordar ciertos sitios que se encontraban bajo agua directamente relacionados con sitios que habían sido trabajados en tierra. Pinturas rupestres relevadas en Isla Victoria, así como también un fechado radiocarbónico de 2000 A.P., en la misma isla, sugieren una temprana navegación practicada en el lago Nahuel Huapi. Según las crónicas de los padres jesuitas, esta zona se encontraba habitada por distintas parcialidades indígenas -los poyas, habitantes de la estepa y los puelches, grupo navegante que habitaba las costas del lago-. Fueron estos puelches quienes guiaron, junto con grupos navegantes de la isla de Chiloé, a los jesuitas, en su empresa evangelizadora, desde Chile hacia la región de los lagos (Hajduk, 1991). El área de Arqueología Subacuática de la U.N.R lleva a cabo, en Diciembre de 1999, bajo pedido del Lic. Adán Hajduk, los primeros trabajos de arqueología subacuática en el lago. Estos sitios se relacionaron a la ruta de ingreso lacustre de los Jesuitas desde Chiloé durante el siglo XVII (Hajduk y Valentini, 2002).

En ese mismo año, en el lago Nahuel Huapi, en inmediaciones de la localidad de Villa la Angostura, provincia de Neuquén, se produce el hallazgo de una canoa monóxila que compartía características similares a las canoas registradas por Fernández. A partir de este descubrimiento, y teniendo en cuenta las propuestas anteriormente mencionadas surge el interés por reever la información que se tenía hasta el momento acerca de este tipo de embarcaciones en la zona.

3- Posicionándonos en el paisaje

El Parque Nacional Nahuel Huapi se ubica en el sudoeste de la provincia del Neuquén y en el noroeste de Río Negro, formando límite con Chile. Se sitúa entre los 41º de lat. S y los 71º de long. O. Posee una superficie de 710.000 has, viéndose conformado por una muestra representativa de los ambientes naturales de la región andina del norte de la Patagonia: Zona Altoandina, Estepa Patagónica y Bosque Andino-Patagónico. Entre los numerosos lagos esparcidos entre estos bosques se encuentra el Nahuel Huapi. En él se encuentra un grupo de islas, entre las cuales se destaca Isla Victoria, ubicada en la zona central del lago. Las orillas de los lagos y ríos se encuentran pobladas de árboles imponentes, entre los que encontramos al coihue, alerce y ciprés, especies que fueron utilizadas en la construcción de las embarcaciones monóxilas de la zona.

Tal vez nos cueste pensar que esta zona y sus alrededores fuese escenario, desde hace siglos, de activos intercambios entre habitantes de zonas muy alejadas. Esa inaccesibilidad no fue tal a decir verdad (Fernández, 1978).

En el año 1620 el capitán español Juan Fernández cruzó desde Chile la Cordillera de los Andes y descubre, en uno de sus viajes, el lago Nahuel Huapi. Viajaba con el fin de apresar o maloquear indígenas para llevarlos a Chile y posteriormente utilizarlos como fuerza de trabajo en las minas de Chile y Perú. Las malocas hacia la cordillera pasaron a ser práctica común de los españoles, sobre todo con los puelches del Nahuel Huapi, quienes oponían menor resistencia, por ser estos, según los europeos, de índole pacífica. Otro motivo de esta expedición y de muchas otras por venir, sería la del descubrimiento de la Ciudad de los Césares; se creía que existía un lugar de tierras fértiles y ricas, pobladas por descendientes de españoles que habían naufragado y con el deseo de volver a su tierra habían remontado desde el Estrecho de Magallanes hasta los

41º de lat. S. A partir de esta leyenda comienzan a suscitarse los primeros reconocimientos de estas tierras alejadas, como eran la costa occidental de la Patagonia y la Cordillera Andina.

La conquista española se había extendido en territorio chileno hasta la Isla Grande de Chiloé; sede de los jesuitas que recorrerían las tierras del sur en su misión evangelizadora, entre las cuales se encontraba la región del Nahuel Huapi. En 1670 se funda la misión «Nuestra Señora de la Asunción de los Poyas y Puelches del Nahuel Huapi», denominada de esta manera por el Padre Mascardi. La misma funcionó, de manera más o menos continua hasta 1717.

El siglo XVIII se presentó entonces como el espacio de confrontación y conocimiento entre indígenas y blancos. Alternando con períodos de relativa paz, se evidencia un incremento en el intercambio de bienes entre ambos grupos, se crean nuevas redes de intercambio, a corta y larga distancia que generaron nuevas realidades demográficas, sociales y políticas.

El primer viajero que logrará llegar al lago desde el Atlántico será, el Perito Francisco Moreno en 1876. Pocos años después, comenzarían los ataques al 'Desierto', arribando el ejército argentino al Nahuel Huapi en 1881. Los resultados fueron «el sometimiento del norte de la Patagonia a las autoridades del Estado Nacional, la destrucción de la economía y la sociedad indígena y su progresivo reemplazo por una sociedad de inmigrantes criollos y europeos» (Curruhuinca-Roux, 1993:83).

El área del Nahuel Huapi se mostraba entonces como un lugar propicio para el asentamiento. A partir de 1900 comienza a gestarse entonces la Colonia Pastoral Agrícola-ganadera Nahuel Huapi. La cercanía a los pasos chilenos y la comunicación que se generaba entre los pobladores que vivían a orillas del lago a través de la vía lacustre, generó paulatinamente un espacio de intercambio entre los mismos, que posteriormente se vería reforzado por nuevas empresas que se asentarían en la zona.

4- ¿Y en qué navegaban?

Tres de las embarcaciones que fueron ampliamente utilizadas por los grupos indígenas en las costas Patagónicas, tanto en el Pacífico como en aguas interiores de la cordillera andina fueron la dalca, la canoa de corteza y la canoa monóxila.

Cuando los conquistadores recorren las costas de Carelmapu, Chiloé y los canales al sur de esta isla, se

encuentran con un tipo de embarcación desconocida en el resto de América: la *Dalca* o canoa de tablas cosidas.

El área de dispersión de la *dalca* corresponde al área de difusión del alerce, en Chile entre los 39° y medio y los 43° y medio de lat. S, y en Argentina, más limitadamente en el Brazo de Puerto Blest, en el lago Nahuel Huapi. Esta madera, permite obtener fácilmente, y solo con ayuda de cuñas, tablas regulares y flexibles de gran longitud (Empeaire, 2002).

Esta embarcación ha sido repetidamente descrita en las crónicas y largamente estudiada por arqueólogos e historiadores; sin embargo el registro arqueológico es deficiente en cuanto a las mismas. En la actualidad, la tradición constructiva de esta embarcación se ha perdido, solo se reconoce su nombre, pero no hay pobladores que las sepan construir fielmente (Empeaire, op.cit; Latcham, 1930). Las primeras *dalcas* fueron avistadas en un viaje de exploración al estrecho de Magallanes por Ulloa, en 1553. Siglos después el padre Diego Rosales nos ofrecerá una de las descripciones más detalladas de estas embarcaciones:

Fabrican las piraguas de solas tres tablas cosidas: cortan los tablones del largo que quieren la piraguas, y con fuego entre unas estaquillas los van encorvando lo necesario para que hagan buque, popa y proa, (...) las otras dos tablas arqueadas con fuego, sirven de costados: con que forman un barco largo y angosto, juntando unas tablas con otras y cosiéndolas con la corteza de unas cañas brabas que llaman Culeu, machacadas, de que hazen unas soguillas torcidas que no se pudren en el agua. Y para coser las tablas abren con fuego unos agujeros en correspondencia, y después de cosidas las calafatean con las ojas de un arbol llamado Fiaca o Mepoa, que son muy viscosas, y les sobreponen corteza de maque, y de esta suerte hazen piraguas capaces para doscientos quintales de carga (Rosales, 1877:175).

La *dalca*, por su misma construcción permitía ser armada y desarmada al llegar a tramos de tierra y luego ser portada hasta llegar al próximo espejo de agua. El contacto con el europeo produjo entonces grandes cambios en la construcción de la misma: se aumenta la cantidad de tablas de 3 a 5, pudiéndose construir *dalcas* de mayor tamaño y si se añadían las *falcas* se contaba entonces con 7 tablones. La *dalca* original, angosta y larga, no poseía quilla, roda ni codaste, era de fondo plano para varar en playa sin tumbarse; con el correr

del tiempo se adaptan estas tres estructuras para aumentar el área de resistencia lateral; adaptándola entonces para la navegación a vela. Se introducen cuadernas interiores para lograr aumentar la resistencia estructural. Las *dalcas* primitivas no poseían remos ni timón. Los indígenas tampoco conocieron la vela antes de la conquista. Se comienzan a utilizar a cambio de las costuras para unir las tablas, clavos de fierro o tarugos de madera remachados (Cárdenas 1993; Latcham 1930).

Cuando nos aproximamos a los grupos navegantes del extremo sur del continente, nos encontramos con los Yámana y Alacaluf, quienes utilizaban la canoa de corteza. Para ellos, las vías de comunicación principales fueron las del mar.

En el año 1946, los etnólogos franceses Joseph Empeaire y Louis Robin, desembarcan en la isla Wellington, con el objetivo de convivir, durante 22 meses, entre los últimos fueguinos. Para aquella época la canoa de corteza solo sobrevivía bajo la forma de juguete para niños. Ahora era la canoa monóxila la embarcación adoptada -si bien se habría dado un período de convivencia entre ambas hasta probablemente 1925- (Empeaire, 2002).

Estudios arqueológicos realizados en Isla de los Estados, revelan que ya existía ocupación, en la misma, hace 2700 años. Lamentablemente no se han encontrado restos de embarcaciones atribuibles a los canoeros que ocupaban la zona, sin embargo, el uso de la canoa de cortezas es decididamente prehispánico (Borrero, 2001).

En la expedición de *Santa María de la Cabeza*, en 1788, encuentran, en la parte occidental del Estrecho, canoas de corteza. Empeaire reproduce esta descripción bastante minuciosa acerca de las mismas:

La canoa de cortezas, (...), esta compuesta de 3 piezas, entre las cuales la del medio hace de quilla, de fondo, de roda y de estambor, mientras las otras dos forman los costados. Es curiosa la manera como los indígenas extraen la corteza de los árboles, pues no tienen otro instrumento que el de piedra con el cual hacen dos incisiones circulares y una vertical que se une a las otras dos.(...) En seguida se juntan, casi perpendicularmente a la base, las dos piezas laterales por costuras que envuelven a un calafateo de hierbas y de barro (Empeaire, op.cit:215)

El acceso al metal significó el cambio en las técnicas constructivas. Como dijéramos anteriormente, los alacalufes «pasaron naturalmente de un modo de cons-

truir embarcaciones a otro [...] habían visto, por cierto, a cazadores chilotos improvisar en unos cuantos días, excavando con hacha un tronco de árbol; una embarcación rústica, pero suficiente para arreglárselas, en una situación difícil» (Empeaire, op.cit.:219).

Las crónicas presentan mayor cantidad de información primeramente sobre las dalcas y las canoas de corteza, sin embargo, el registro arqueológico ha brindado casi nula información sobre las mismas. La falta de evidencias arqueológicas puede deberse, en gran parte, a los escasos trabajos realizados en la temática. Contrariamente, en el caso de las canoas monóxilas, contamos con gran cantidad de evidencias en la zona del Nahuel Huapi (Braicovich, 2004; Fernández, 1978) -en su mayoría obtenidas por hallazgos de particulares-, sin embargo las crónicas no dan más que unos pocos detalles acerca de las mismas. Es posible que esto se deba a que las canoas monóxilas podrían no haber sido ampliamente utilizadas en la época en la que escriben los cronistas o, tal vez, que la descripción de los medios de navegación en aquellos momentos no fue uno de las temáticas trascendentales dentro de sus informes.

Las canoas construidas a partir de un solo tronco fueron utilizadas extensivamente a lo largo de América. Las crónicas registran la presencia de monóxilas a lo largo de la costa del Pacífico y en los ríos de América del Sur, desde Colombia hasta el Ecuador.

En la zona del Nahuel Huapi han sido relevadas 12 canoas monóxilas, teniendo conocimiento de la existencia de otros ejemplares en zonas aledañas que no han podido ser estudiadas. En cuanto a los relatos de viajeros que navegaron región y las costas patagónicas argentinas y chilenas, nos son abundantes en cuanto a las menciones de este tipo de embarcaciones, si bien el padre Rosales nos brinda una muy interesante:

No son en Chile los árboles tan gruesos, ni tienen los indios instrumentos con que labrar los palos que no alcanzan, sino un toqui o azuelilla del tamaño de un formón que la encaban como martillo, y con su flema van cabando un árbol grueso (...) antes que tuviesen instrumentos de hierro y los que oy no los tienen en las provincias cercanas al Estrecho de Magallanes, hazen las canoas con gran trabaxo y caban un árbol muy grueso con fuego, y con unas conchas del mar le van raiendo, aplicando el fuego moderadamente alrededor del árbol, atendiendo que no gaste sino aquella parte necesaria para derribarle, y con

lentas llamas le trozan, sucediendo las conchas, que ni tienen mas achas ni azuelas para descortezarle, pulirle y darle la perfeccion. Y con el mismo trabaxo y faltas de herramientas abren el buque, quemando a pausas el corazon del árbol y raspando con las conchas lo que labra el fuego; y aunque tarde y espaciosamente, vienen a sacar su embarcación tan bien labrada como si tuvieran los instrumentos necesarios; y hazen mas que nuestros artífices, pues sin instrumentos obran a fuerza de industria y de paciencia lo que ellos con ayuda de azerados iunstrumentos (Rosales, 1877:173).

Para el reino de la Araucanía y áreas de influencia, el huampo era la canoa de tronco ahuecado. Erize (1992) describe, dentro de los grupos costeros, mapuches chilenos, la tradición de enterrar grandes personalidades en un 'Ataúd Canoa'. El mismo se compone de dos piezas, se construye con un grueso tronco de árbol, partido a lo largo por la mitad. Ahuecadas cada una de esas mitades en forma de canoa (de ahí su nombre) se coloca el cadáver en la mitad más chica y la otra mitad sirve como tapa.

Se observa entonces que hay una utilización de este objeto que va más allá de prácticas cotidianas como podrían ser, la navegación y la pesca. Se entiende que esto tiene que ver en como las personas dimensionan su paisaje y lo que hay en él. Las aguas fueron importantes para estos pueblos, y lo eran de manera tal que, como vemos en el ejemplo anterior, se utilizan elementos de navegación para incorporarlas a las prácticas mortuorias.

Para mediados del siglo XVIII, se registran estas embarcaciones en la entrada occidental del estrecho de Magallanes, conociéndose un siglo después entre los grupos fueguinos, quienes reemplazarán definitivamente, como hemos dicho, la canoa de corteza por la monóxila (Empeaire, 2002; Latcham, 1930). La gran transición que implicó para estos grupos que habían utilizado durante siglos un tipo de embarcación -la canoa de corteza- y que termina, en sus últimos días navegando en otra embarcación tan diferente, es interesante. Si este cambio se produjo en grupos como alacalufes y yámanas, es factible pensar que en otras regiones pueda haber sucedido lo mismo. Las materias primas (como las maderas de distintas especies de árboles) y las herramientas utilizadas para la construcción, así como las formas y tipos de canoas monóxilas variaron entre las distintas regiones, sin embargo las similitudes constructivas predominaron.

Según Cárdenas (1993) en Chiloé el huampo fue utilizado hasta hace unas pocas décadas, para navegar en ríos, esteros y para ir de una isla a la otra. Si bien considera que no poseía cualidades como la de la dalca para navegar los canales, sí podía satisfacer necesidades mínimas de desplazamiento sobre el mar.

En la región del Nahuel Huapi, fray Menéndez encontró una embarcación a la que llamó *canoas antigua*. Según Fonck, la misma perteneció a los misioneros jesuitas que habían navegado el lugar en épocas anteriores. Para él «esta embarcación no fue una piragua, sino una canoa, bien que de una construcción mista, puesto que tenía falcas lo mismo que aquella, adición que aumentaba considerablemente su capacidad» (Fonck, 1900: 286). Menéndez no puede haber hallado una dalca, ya que esta era la embarcación en la que regularmente navegaba y conocía por ende su construcción. En 1856, en su viaje de reconocimiento del Nahuel Huapi, Fonck y Hess, construyen también una canoa monóxila. Cox, en su viaje por el lago Lácar (Pcia. de Neuquén), llegó a un balseo adonde uno de sus acompañantes «pasó en una canoa todos los bagajes y las monturas, los caballos atravesaron nadando, nosotros los últimos en la canoa» (Cox, 1999:148). En su libro dice que «los pobres construyen canoas de coihue, «simplemente ahuecado al fuego y con instrumentos muy imperfectos [...] de las cuales algunas pueden cargar pesos considerables» (Cox, op.cit:64). En Agosto de 1910, Don Santiago de Larminat, decide radicarse en San Martín de Los Andes. Al llegar al lago Lácar contratan a una pareja de mapuches para que los llevaran a destino. Allí se embarcan en una canoa (a la que fotografía y pinta), la cual, según se describe era «un cómodo tronco de árbol tallado con hacha y flanqueado por dos balancines que impedían que se diera vuelta. No faltó lugar para el equipaje, pero avanzaron muy despacio, a pesar de la vela y un buen viento de popa.» (Larminat, 2004:124).

El testimonio que ofrece Larminat es importante en tanto muestra fotográficamente la existencia de este tipo de embarcaciones en la zona hacia principios de 1900. Según la descripción la canoa era propiedad de una familia mapuche. Es probable que otras familias de la zona fueran poseedoras de embarcaciones similares. Las canoas estudiadas en el Nahuel Huapi pertenecen probablemente a las familias que habitaban la zona entre fines de 1800 y primeras décadas de 1900 (Braicovich, 2004) (Imágenes N° 1, 2 y 3).



Imagen 1: Canoa monóxila encontrada en el año 1968 en el lago Nahuel Huapi. Fotos del Archivo del Museo Histórico Regional de Villa la Angostura, Neuquén.



Imagen N°2: Canoa monóxila encontrada en el año 1968 en el lago Nahuel Huapi. Momento del hallazgo. Fotos del Archivo del Museo Histórico Regional de Villa la Angostura, Neuquén.



Imagen N°3: Canoa monóxila encontrada en Valle Encantado. Fotografía tomada por el Lic. Adán Hajduk.

Recientemente hemos realizado el estudio de una de estas embarcaciones en Lago Verde, Parque Nacional Los Alerces. El registro oral relevado en esta zona muestra que para las primeras décadas de 1900 estas embarcaciones eran utilizadas por sus pobladores.

Es importante observar que hacia 1900, en la zona del Nahuel Huapi, las vías acuáticas eran preferidas a las terrestres, ya que los caminos entre los poblados en aquel entonces eran dificultosos, sobre todo en las épocas invernales en las que los mismos se cerraban, dándose la comunicación regular entre las poblaciones, únicamente, a través de embarcaciones que navegaban el lago. Si bien, con la creación de la Colonia pastoril agrícola-ganadera Nahuel Huapi comienza a generarse la creación de aserraderos que permitían, entre otras cosas, construir embarcaciones tales como vapores, cargueros, botes, etc, el registro oral, escrito y fotográfico nos habla de la existencia en la zona de canoas monóxilas hacia principios de 1900. Nuestro objetivo es continuar profundizando en un tema que, si

bien se encuentra en una etapa inicial abre la posibilidad imaginar al hombre cordillerano desde una perspectiva, que realza su estrecha vinculación con el paisaje acuático.

Conclusión

El estudio de las canoas monóxilas del Parque Nacional Nahuel Huapi partió de un abordaje multidisciplinar, en el que la Arqueología, la Historia y la Antropología permitieron contextualizar las embarcaciones en una espacialidad que le dio sentido. Esta espacialidad es visualizada en su dinámica relacional entre los hombres y entre el hombre y su espacio. La misma no se limita únicamente a lo terrestre sino también a lo acuático, a las relaciones que mantuvo el hombre a lo largo de la historia con los espejos de agua. La ventaja de utilizar un abordaje relacional permitió observar de qué manera, en distintos puntos de la Patagonia diferentes tipos de embarcaciones eran utilizadas. Si el registro documental es rico en referencias sobre las embarcaciones que navegaban estas rutas, creemos que deben existir evidencias materiales que amplíen nuestro conocimiento acerca de las mismas. Nuestra intención es que este trabajo sirva como disparador para realizar trabajos arqueológicos que permitan generar nuevas interpretaciones sobre los antiguos habitantes de estas tierras.

Bibliografía

- BRAICOVICH, R. 2004. *Las canoas del Parque Nacional Nahuel Huapi*. Tesis de Licenciatura inédita. Escuela de Antropología, Facultad de Humanidades y Artes, U.N.R.
- CARABIAS, D. 2000 «Navegación prehispanica en el Norte de Chile: una contribución al estudio de las prácticas náuticas en las áreas Andes Centro-Sur y Meridional», *Revista Werkén*, N°1, pp. 31-54, Santiago de Chile.
- CÁRDENAS, R. 1993. *Los Chonos y los Veliche de Chiloé*, Ed. Olimpo, Santiago de Chile.
- CONLIN, D. 1998 «Ship evolution, ship 'ecology', and the 'Masked Value Hypothesis'», *The International Journal of Nautical Archaeology*, 27(1), pp. 3-15, UK.
- COX, G. 1999. *Viaje en las rejiones septentrionales de la Patagonia (1862-1863)*, Ed. Elefante Blanco, Buenos Aires.
- CURRUHUINCA-ROUX .1993. *Las matanzas del Neuquén*. Ed. Plus Ultra, Buenos Aires.
- DOBRES, M. y C., Hoffman. 1994. «Social agency and the dynamics of prehistoric technology», *Journal of*

- Archaeological Method and Theory*, Vol. 1(3), pp. 211-305, California.
- EMPERAIRE, J. 2002. *Los nómades del mar*, Ed. LOM, Santiago de Chile.
- ERIZE, E. 1992. MAPUCHE (Diccionario), Tomo II, Ed. Yepun, Buenos Aires.
- FERNÁNDEZ, J. 1978 «Restos de embarcaciones primitivas en el lago Nahuel Huapi, *Anales de Parques Nacionales*, Tomo XVI, pp. 45-77, Buenos Aires.
- FONCK, F. 1900. *Libro de los Diarios de Fray Francisco Menéndez*, Ed. Gillet, Valparaíso.
- FUNARI, P. 2004. «Conflicto e interpretación en Palmares». En *Arqueología Histórica en América del Sur. Los desafíos del siglo XXI*, editado por Funari P. y A. Zaránkin, pp. 11- 31. Uniandes, Colombia.
- GASTALDI, M. 2001 *Tecnología y sociedad: Biografía e historia social de las palas del oasis de Tebenquiche Chico*. Tesis de Licenciatura inédita. Escuela de Arqueología, U.N.Ca.
- GOULD, R. 2000. *Archaeology and the Social History of Ships*, Cambridge University Press, UK.
- HAJDUK, A. 1991. «Sitio arqueológico de contacto hispano-indígena Llao-Lao», *Comunicaciones científicas del Museo de la Patagonia «Francisco Pascacio Moreno»*, 2(2), pp.1-24, Bariloche.
- HAJDUK, A. y M. VALENTINI (2002) «Prospecciones subacuáticas en el Nahuel Huapi. El caso del sitio Cancha de Pelota», *Arqueología Histórica Argentina. Actas del 1º Congreso Nacional de Arqueología Histórica*, pp. 369-374. Ed. Corregidor, Buenos Aires.
- JASINSKI, M. 2002. «WHICH WAY NOW? Maritime archaeology and underwater heritage into the 21st century», *Arqueología Argentina. Actas del 1º Congreso Nacional de Arqueología Histórica*, pp. 57-75. Ed. Corregidor, Buenos Aires.
- JOHNSON, M. 1999. «Rethinking Historical Archaeology». En *Historical Archaeology. Back from the edge*, editado por Funari P., M. Hall y S. Jones, pp. 23-35. Routledge, Nueva York.
- LARMINAT, M. 2004. *Un pionero en la Patagonia*, Ed. El Ateneo, Buenos Aires.
- LATCHAM, R. 1930. «La dalca de Chiloé y los canales Patagónicos», *Boletín del Museo Nacional de Historia Natural*, Tomo XIII, pp. 62-72, Santiago de Chile.
- ORSER, C. Jr. 1999. «Teoria de rede e a Arqueologia da Historia Moderna». En *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia*. Anais da I Reuniao Internacional de Teoria Arqueológica na América do Sul 3: 87-102.
- REIS, J. 2005. «What conditions of existence sustain a tensión found in the use of written and material documents in archaeology?». En *Global Archaeological Theory. Contextual voices and contemporary thoughts*, editado por Funari P., A. Zaránkin y E. Stovel, pp. 43-58. Plenum Press, Nueva York.
- ROSALES, D. De .1877. *Historia General de el Reyno de Chile, Flandes Indiano*, editado por Vicuña Mackena, Tomo I, Imprenta El Mercurio, Valparaíso.
- VALENTINI, M. 2001. «Una mirada desde el río San Javier. Las campañas de arqueología subacuática realizadas en Santa Fé La Vieja», *Revista de la Escuela de Antropología*, U.N.R., Vol. VI, pp.145-154. Ed. H y A, Rosario.