

Una biografía de las canoas monóxilas de la región andina norpatagónica. Perspectivas para su memoria y conservación.

Braicovich, Romina* - Caracotche, Soledad**

*Becaria CONICET - Administración de Parques Nacionales
raecovich@yahoo.com

**Administración de Parques Nacionales
scaracotche@apn.gov.ar

En el presente trabajo intentaremos reflexionar acerca de las posibilidades que ofrece la interpretación de “objetos” arqueológicos en la “tarea” de repensar la historia de nuestra región.

Nos basaremos concretamente en los caminos de posibles explicaciones que se abren a partir de investigaciones llevadas a cabo sobre un conjunto de canoas monóxilas halladas – la mayoría por particulares- en zona de los lagos andinos norpatagónicos durante las últimas cuatro décadas.

Abordar estos objetos “descontextualizados” conflujo en la necesidad de plantear un trabajo interdisciplinario, en el que se vieron conjugados los registros arqueológicos, históricos y antropológicos. Este diálogo entre disciplinas permitió esbozar una “biografía” de estos objetos.

Los caminos abiertos por estas interpretaciones se vincularon a diferentes temáticas, revelando particularmente la importancia que tuvieron las rutas de navegación a lo largo de la historia de los pueblos de esta región, de su relación con el Pacífico y de la permanencia de algunas de ellas hasta la actualidad. Recientes trabajos sobre este tipo de embarcaciones realizadas en Chile, en la Región de Los Lagos, permitirán ahondar aún más en estas nuevas interpretaciones. El estudio de estas embarcaciones abre, entonces, la posibilidad de visualizar una pequeña parte de la historia de los pobladores de esta región desde una perspectiva particular: la relación del hombre con el paisaje acuático. Si bien no se plantea que estas embarcaciones hayan sido utilizadas en épocas tempranas, sí se intenta mostrar que las mismas se muestran en el extremo más reciente de una larga tradición de navegación que se dio en la zona desde por lo menos 2.000 años atrás. Se propone pensar que existe un interesante potencial arqueológico en nuestras aguas interiores, que apunte a los hallazgos de embarcaciones y materiales relacionados, como dijéramos anteriormente, con las rutas de navegación utilizadas tanto dentro de la circulación interna de los lagos como entre la vertiente pacífica y la zona lacustre de norpatagonia.

Nuestra primer aproximación al estudio de canoas monóxilas en la región de los lagos andinos norpatagónicos se desprende de investigaciones arqueológicas subacuáticas que se estaban llevando a cabo en la región desde finales de 1990 (Hajduk y Valentini 2002) y, principalmente, a partir del hallazgo por parte de particulares de una canoa monóxila en el Lago Nahuel Huapi, en la zona de Villa la Angostura en el año 1999. Este hallazgo fue el disparador para reflotar el interés sobre las prácticas de navegación sostenidas a través de los siglos por los habitantes de la zona de los lagos andinos (Braicovich 2004, 2007a y b, Hajduk y Braicovich 2001). Recientes investigaciones sobre la misma temática en la región

de los lagos chilenos, permiten reforzar la necesidad de continuar pensando en una escala mayor de abordaje que tenga en cuenta la vinculación con el pacífico a través de rutas de navegación (Lira 2007a).

Comprendiendo al hombre cordillerano desde el agua.

Los trabajos de arqueología subacuática generalmente se ven relacionados con las actividades marítimas. Sin embargo, los estudios en aguas interiores cobran tanta relevancia como los primeros. Desde los comienzos, los asentamientos humanos han considerado las cercanías a las aguas como fundamentales dentro de sus prioridades. Se debe observar que muchos asentamientos se han situado en torno a los cursos de agua y que, por lo tanto, una parte importante de su relación con los mismos deben verse proyectados en las aguas, producto tanto de situaciones cotidianas (desechos de materiales, residuos, restos de embarcaderos, artículos de pesca), accidentales (nafragios, etc) como también de cambios climáticos, geológicos, etc (ej. inundaciones de sitios).

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). La información arqueológica regional existente permite observar el papel importante que jugaron los grandes lagos de la Patagonia Andina como concentradores de población en el pasado (Caracotche 2000).

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. A medida que las investigaciones en arqueología subacuática fueron revelando sus resultados, el intento de relacionar dichos materiales encontrados en tierra con las actividades acuáticas ha ido acrecentándose en los últimos años. En este sentido Marek Jasinski plantea que un aspecto importante que se debe tener en cuenta es que las actividades acuáticas pueden haber sido frecuentemente planeadas desde sitios terrestres que, a primera vista, no han tenido nada que ver con el mar, el río o los lagos. Se muestra necesaria, de esta manera, la realización de trabajos en conjunto entre la arqueología terrestre y la subacuática.

No se debe considerar ambos ‘paisajes’ por separado, sino comprender que nos encontramos ante un *continuum* y que el hombre, en su vida cotidiana, no ha considerado nunca tal separación. El objetivo aquí es que la información aportada por ambas arqueologías sea relevante para cada una de ellas, y que los resultados puedan brindarnos mutuos impulsos para futuras investigaciones (Jasinski 2002).

La propuesta es trabajar sobre un concepto más amplio de sitio, alejándose de esa imagen de la arqueología subacuática que se visualiza únicamente a partir de sus trabajos relacionados a los pecios (Jasinski 1993; García Cano 2001). Un sitio bajo el agua y un sitio en tierra tienen la misma definición desde la diversidad de los materiales culturales y desde su ubicación como parte de un paisaje (García Cano 2001; Valentini 2001). El paisaje en nuestro imaginario se dinamiza y espacios como los insulares y costeros comienzan a tener mayor relevancia y jugar un nuevo papel en las investigaciones.

El Paisaje Acuático y el Hombre

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. Orser plantea que la espacialidad no es “um fenómeno que ocorre naturalmente, ou um lugar onde uma cultura vive. Pelo contrário, é uma “objetividade

constituída, una realidad ‘viva’” (Soja 1989:79). A espacialidade é, finalmente, “a respeito da ordenação das relações entre as pessoas”, em um espaço e em um lugar (Hillier e Hanson 1984:2)” (Orser 1999). Entonces, a través de la experiencia, el Hombre le da al paisaje natural que lo rodea una dimensión humana (Jasinski 1993).

Se debe recordar, menciona Jasinski, 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 2002).

El arqueólogo interpreta una cultura particular, en la que intenta visualizar una realidad pasada que ha transitado por innumerables vivencias, seguramente muy diferentes a las que ha vivido el investigador. Jasinski plantea que:

“Interpreting of symbolical elements demands that we understand the language of the symbols. And we do not. (...) We will perhaps succeed in picking out several universal words but the reconstructed contents of the text will always reflect our own understanding/misunderstanding of earlier Man.” (Jasinski 1993:18-19).

Este planteo de Jasinski pretende en realidad mostrar que es a través de generar nuevas investigaciones y cambios de paradigmas que se puede profundizar nuestro conocimiento del pasado. El propósito de las ciencias humanas no es descubrir la verdad objetiva sino obtener un entendimiento y conocimiento que se genere en el día a día de los cambios en el conocimiento científico (Jasinski 1993).

Una Arqueología de Barcos

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 reveses 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. 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. Las embarcaciones se construyen dentro de los intereses del hombre en un momento particular y en un lugar particular; como tal aparecen variaciones apreciables a través del tiempo (Conlin 1998).

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).

Siguiendo esta idea observamos de qué manera la llegada del europeo a América, y en este caso particular, a la Patagonia, proveerá de nuevas herramientas y materiales y generará nuevas técnicas y pautas de construcción en las embarcaciones, muchas de las cuales serán adoptadas por los indígenas navegantes. A su vez, el europeo deberá adoptar

para la realización de ciertos viajes, embarcaciones indígenas, por estar las mismas adaptadas a los paisajes acuáticos del lugar, siéndole imposible utilizar en algunos casos las embarcaciones de construcción europea.

Es interesante suponer que la construcción de una embarcación, en este caso, 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 1994; Gastaldi 2001).

Por otra parte, el contacto entre las distintas parcialidades indígenas entre sí y el de estas con el europeo, produjo mecanismos de circulación de bienes y conocimientos que llevó a que se produjesen cambios tecnológicos en las embarcaciones -aún cuando el conocimiento del 'otro' pudo no haberse dado en forma directa-. El empleo de nuevas técnicas y herramientas para la construcción de un objeto, llevó implícita la ampliación de conocimientos y de nuevas prácticas en los grupos.

Un recorrido a través de las fuentes.

Generar un acercamiento, desde la arqueología, a la temática de la navegación no es sencillo, dado que observamos muchas veces en el registro arqueológico una "notable escasez de evidencias directas, generadas en gran medida por el problema de la conservación de materiales difícilmente preservables" (Carabias 2000:31).

Teniendo en cuenta el escaso registro de embarcaciones para la zona estudiada, se integraron las fuentes etnohistóricas que nos proveen de una herramienta valiosa con el fin de evaluar expectativas arqueológicas. En tal sentido, esta investigación se llevó a cabo en gran medida a partir del estudio e interpretación de distintos documentos relacionados a los viajes que habían realizado tanto los primeros exploradores que incursionaron en la zona del Nahuel Huapi, como aquellos pertenecientes a los padres jesuitas y franciscanos que se asentaron o recorrieron la región. También fueron abordados trabajos pertenecientes al período de conformación de los estados-nación, escritos por estudiosos que habían sido encomendados, tanto por el Gobierno de Chile como por el Gobierno Argentino, a recorrer y estudiar la zona cordillerana, con el fin, entre otros, de establecer los límites entre ambos países.

Es importante recalcar que las fuentes utilizadas fueron producidas por europeos, dando lugar entonces a un vacío en cuanto a la información que se podría obtener de parte de los 'otros': los indígenas. Sin embargo, se considera que tanto la información documental, como la gráfica o escrita nos permiten observar, aunque sea a partir de una visión particular de ese presente, qué sucedía en aquellos momentos. Se posibilita de esta manera reconstruir el paisaje, los ambientes y los grupos que interactuaban en esos momentos, junto a las problemáticas que podrían estarse generando entre ellos con el paso del tiempo (Manzi 2000).

Existe pues una necesidad de acercamiento metodológico que integre no sólo el registro arqueológico con los datos etnohistóricos, sino también con los datos etnográficos. Los estudios etnográficos acerca de las tecnologías implementadas en las embarcaciones pueden proveernos de información acerca de las continuidades temporales en el uso de ciertas embarcaciones de origen pre y posthispánicas. Además, pueden mostrarnos las diferencias constructivas y tecnológicas que se presentan y de qué manera influyen estos

cambios en las prácticas culturales de los navegantes a lo largo del tiempo (Carabias 2000; Gould 2000; Vairo 1997).

De qué manera intentamos trabajar

A partir de un relevamiento -realizado por el arqueólogo Jorge Fernández (1978; 2000) -de canoas monóxilas localizadas en las inmediaciones del Parque Nacional Nahuel Huapi, se comienza a trabajar sobre el mismo, con la idea de actualizar los datos hasta ese momento obtenidos (Braicovich 2004).

Se realizó primeramente un rastreo de las canoas mencionadas en Fernández (1978). La ubicación de cada una de las mismas implicó realizar un registro individual, intentando, a partir del registro fotográfico y del registro de su estado actual (para luego cotejarlos con los datos registrados por Fernández), observar las alteraciones y el deterioro de las embarcaciones.

Entonces, a través de la búsqueda de información documental y fotográfica (Figura N°1) en archivos del Museo de la Patagonia de San Carlos de Bariloche y del Museo Histórico Regional de Villa la Angostura, fue posible revisar, cotejar, corregir y ampliar los datos existentes. A partir de estos registros se logró observar las diferencias tecnológicas que existen entre estas embarcaciones, su condición actual, averiguar su lugar de hallazgo, así como también su ubicación presente. A su vez, se realizó un trabajo a partir de entrevistas a pobladores de la zona, para registrar la existencia de recuerdos acerca de hallazgos de este tipo de embarcación. También se entrevistó, en los casos posibles, a aquellas personas que hubieran estado involucradas en la extracción de las canoas. Con el mismo fin se procedió a la búsqueda de leyendas que evidenciaran la existencia de estas embarcaciones. De alguna manera, con mejor suerte en algunos casos, se intentó reconstruir, a través de nuestra interpretación, la “biografía” de las embarcaciones que así lo permitieron.



Figura N° 1: Registro fotográfico del estado de una canoa monóxila meses posteriores a su extracción. Villa La Angostura, 2000.

Nuestro interés se direccionó desde el comienzo a realizar un nuevo aporte a la información que hasta el momento se poseía en torno a las canoas monóxilas. Se entiende que ésta es sólo la fase preliminar a posteriores estudios, que tendrán como objetivo

interpretar este registro dentro de un marco mayor que visualice la vida que llevaban los navegantes de estas canoas.

Se propone que si el registro arqueológico no es rico en cuanto a este tipo de datos, no se debe a que el registro en sí no exista, sino a la falta de trabajos arqueológicos llevados a cabo, hasta el momento, vinculados a esta temática.

Es importante dejar en claro que las investigaciones anteriormente realizadas oficiaron de disparador a constantes interrogantes que fueron surgiendo: ¿Qué tipo de embarcaciones se utilizaban en los lagos cordilleranos?, ¿Eran distintas en cada uno de ellos?, ¿Las canoas monóxilas eran utilizadas únicamente en aguas interiores?, ¿Se utilizaba la *dalca*¹ entre los pueblos de los lagos cordilleranos o eran éstas únicamente utilizadas por los indígenas de Chiloé?, ¿Qué influencias pudo existir entre las prácticas constructivas de los distintos grupos indígenas?, ¿Qué cambios se produjeron al introducirse las nuevas tecnologías europeas?, ¿Qué significaban estas embarcaciones para sus dueños?, ¿Eran de propiedad comunal?, ¿Las canoas monóxilas fueron construidas por los pobladores que se asentaron en la región a partir del 1900?, si fuera así ¿hubo algún tipo de transmisión de cómo construir las por parte de los pueblos que continuaron viviendo en la región?, ¿Qué rol jugaron las islas de los lagos andinos en la vida de sus poblaciones? Estas y tantas otras preguntas fueron surgiendo a cada paso de la investigación. Solo algunas han podido ser respondidas. Entonces, la revisión y actualización de datos de trabajos anteriormente realizados fue de suma importancia en tanto permitió comenzar el trabajo posicionados desde un nuevo lugar.

Breve síntesis de antecedentes de canoas en América

Las canoas construidas a partir de un solo tronco fueron utilizadas extensivamente a lo largo de América (Leshikar 1988) (Figura N°2).

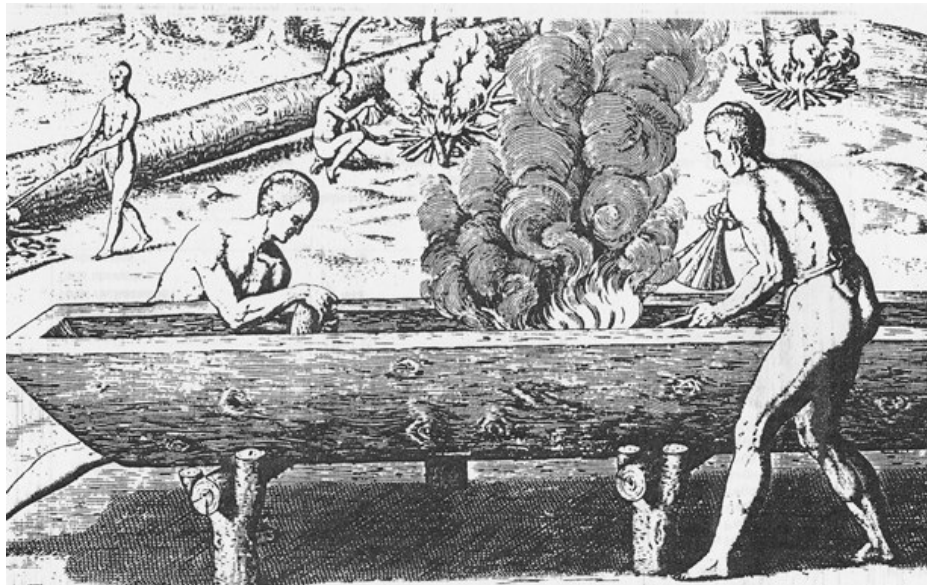


Figura N° 2: Las canoas monóxilas en las crónicas. *Hariot 1590, Lorant 1946*

¹ Embarcación construida a partir de tablas cosida, generalmente de alerce, que tenía la característica de poder ser porteadas.

Leshikar retoma una descripción del siglo XVI, de Garcilaso de la Vega, quien registra estos datos a partir de la expedición de Hernando de Soto, hacia el sud este de América del Norte, entre 1539 y 1543. Relata que las embarcaciones de los indígenas que eran perseguidos por los españoles a través del Mississippi, poseían dimensiones inusuales. Eran embarcaciones hechas de un solo tronco que llevaban entre 14 y 25 remeros de cada lado, con gran cantidad de guerreros apostados en el medio.

A su vez, en el diario de Colón, en Octubre de 1492, se encuentra una descripción de canoas de un tronco entre los Arawak, en su recorrido por el Caribe. En este relato no se habla de ningún tipo de velamen, pero es probable que, posteriormente, a partir del contacto, se hayan adoptado.

Bajando hacia las tierras de México, encontramos un mural en el Templo de los Guerreros de Chichén Itzá, datado en 1000 A.P.. En éste se representa la escena de tres canoas con proa y popa ligeramente levantadas. En el siglo XVI, los españoles encontraron canoas de un tronco, cavadas a partir de herramientas de piedra y cobre entre los aztecas (Leshikar 1988).

Las crónicas también 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 norte de Ecuador. Sus características constructivas les permitían maniobrar en las zonas de manglares de estas costas (Carabias 2000; Leshikar 1988).

En el norte de Chile, Núñez describe las canoas existentes con fondo aplanado, proa aguzada y ligeramente levantada pero con popa recta. Su interior “fue logrado realizando una concavidad, formando a veces un reborde un poco más alto que la proa” (Núñez 1986 en Carabias 2000:46). Carabias, quien estudió estas embarcaciones, menciona tres modelos de canoas monóxilas pertenecientes a contextos funerarios del sitio inkaico Azapa-15 en Arica, asociados a remos dobles de extremos aguzados. Los contextos tienen un fechado de 550 A. P. Para Núñez (en Carabias 2000), estas canoas habrían sido introducidas por los Incas en la zona, hacia fines de la etapa tardía. Carabias acepta la posibilidad de que estas canoas fueran introducidas originalmente del Área Andina Septentrional o de ambientes selváticos interiores. Sin embargo, al realizar una comparación, a partir de datos etnográficos de prácticas de navegación en el Ecuador -que verificarían solo salidas ocasionales al mar, con trayectos de corta duración a lo largo de circuitos costeros interiores-, se pregunta si es posible que se haya producido una adaptación marítima en Arica. Por otro lado, tampoco registra evidencias que relacionen los modelos ariqueños con las embarcaciones monóxilas que se conocen para el Área Andina del Extremo-Sur (Carabias 2000).

Navegando por NorPatagonia

El uso intensivo de rutas de navegación que permitían unir no solo distancias cercanas, sino también recorrer grandes distancias se dio desde épocas muy tempranas en la zona de los lagos, así como lo fueron las rutas que unían la vertiente atlántica con la pacífica.

Los medios de navegación con que contaban los indígenas pueden parecer precarios a simple vista, sin embargo es necesario contar con un conocimiento muy específico de las materias primas que son apropiadas para la construcción de las embarcaciones así como también es preciso contar con conocimientos sobre el clima, los vientos, las corrientes, etc. y sobre todo tener excelente dominio sobre las aguas (Gould 2000). Saber calcular los trayectos entre una Isla y otra, entre costa y costa, conocer las bahías más reparadas y caminos alternativos tienen que haber sido estrategias utilizadas por los distintos grupos.

Un fechado radiocarbónico de 2000 A.P. (Hajduk 1997), en Isla Victoria, y el hallazgo de pinturas rupestres en diferentes zonas de la isla, sugieren no solo una temprana

navegación practicada en el lago Nahuel Huapi, sino también una utilización activa de ese paisaje. Si bien esta evidencia no nos permite hoy asegurar cuales eran las embarcaciones que utilizaban los primeros navegantes de estos lagos, sí permite mostrarnos que el registro arqueológico insular puede ser clave a la hora de obtener una comprensión temporal de las prácticas de navegación.

Este registro arqueológico indirecto, junto a las crónicas de viajeros de finales del siglo XVII y el hallazgo de canoas monóxilas permite observar que existió dicha práctica desde hace siglos y, que, a través de distintos tipos de embarcaciones, continuó hasta épocas actuales. Si aceptamos esta propuesta debemos también aceptar la posibilidad de que exista un número mayor de embarcaciones, en la zona de los lagos, de las encontradas hasta el momento y de evidencias materiales no solamente relacionadas a la factura de las mismas sino de elementos vinculados a las actividades de navegación. Es por esta razón que consideramos importante continuar realizando investigaciones que permitan registrar esta presencia en contextos arqueológicos costero lacustres e insulares.

Según la información analizada, fueron tres los tipos de embarcaciones ampliamente utilizadas en las costas Patagónicas, tanto en el Pacífico como en las aguas interiores de la cordillera andina, según los datos obtenidos al abordar las narrativas arqueológicas, históricas y antropológicas (Braicovich 2004). Estas embarcaciones son la dalca, la canoa de corteza y la canoa monóxila.

Las crónicas históricas 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. En relación pensamos que la falta de evidencias arqueológicas puede deberse, en gran parte -exceptuando algunos casos (Carabias et.al. 2007, Lira 2007b)- a vacíos de información arqueológica regional respecto a la temática.

Contrariamente, en el caso de las canoas monóxilas, contamos con gran cantidad de evidencias en las zonas de los lagos argentina y chilena (Braicovich 2004, Lira 2007a) -en su mayoría obtenidas por hallazgos de particulares-, sin embargo las crónicas brindan escasos detalles acerca de las mismas, aunque no por ello menos importante².

En el año 1995 fue hallada en Chile, en el Lago Lanalhue (VIII Región) un wampo mapuche. Esta embarcación presenta, según Bahamondez y Valenzuela (2001) características únicas, no solo por ser la primera asociada a un lago costero en Chile, sino por su diseño único que presenta popa, quilla y hueco para remo con proa rompe ola. Recientes hallazgos en lagos interiores chilenos y posteriores trabajos de investigación en las VIII, IX y X Región en Chile (Lira 2007a) permiten complejizar la información con las que se contaba hace tan solo unos años.

En Argentina, en el año 1978, el Lic. Jorge Fernández realiza el hallazgo de una canoa monóxila en el Lago Nahuel Huapi (Figura N°3), comenzando a partir del mismo el primer relevamiento en la zona de embarcaciones de estas características (Fernández 1978, 1982 y 2000).

² 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 fuera una de las temáticas trascendentales dentro de sus informes. Lo anterior se señala, pensando sobre todo en los jesuitas que viajaron a la zona, cuyas descripciones se centran más que nada en su misión evangelizadora, y en los detalles relacionados con la misma.



Figura N°3: Actualización de datos. Fotografías tomada en 1978 (Izq.) y en 2003 (Der.)

En el año 1999, se recupera la canoa en Villa la Angostura, nuevamente en las profundidades del Nahuel Huapi, la cual, si bien fue extraída por particulares, sería posteriormente monitoreada por investigadores locales. A partir de aquí se produjeron nuevos hallazgos y surgió la necesidad de comenzar a entender su participación en la historia de la región.

Se propone pensar que la utilización de cada tipo de embarcación puede deberse a una adaptación al ambiente y a necesidades particulares. Podemos pensar, por ejemplo, que si la dalca permitía ser desarmada y ser portada en los caminos de tierra, es presumible creer que sería la embarcación elegida para realizar viajes más largos, antes que una canoa monóxila. Esto se puede plantear si se cree que dalca y canoa monóxila existieron en la misma época.

Hasta aquí, hemos presentado mayormente datos arqueológicos que nos muestran la presencia de canoas monóxilas a lo largo de América. En cuanto a la información que nos ofrecen los relatos de viajeros, que navegaron la zona del Nahuel Huapi y las costas patagónicas argentinas y chilenas, como dijéramos anteriormente, no son abundantes en cuanto a la mención de este tipo de embarcaciones. Sin embargo, contamos con algunas descripciones muy interesantes. El padre Rosales, describe detalladamente estas embarcaciones, dentro de otras que eran usualmente utilizadas en el Reino de Chile:

“La otra embarcación muy usada en este reyno es de canoas; derriban un arbol grueso y alto, desvastan el tronco o plan que ha de servir de quilla, caban el corazon hasta dexar el plan de cuatro dedos de grueso y los costados poco mas de dos, y acomodan el hueco para buque, la extremidad mas delgada para proa, y la mas gruesa para popa, donde se asienta el que gobierna con una pala que llaman canalete, y quando es grande sirven otros dos de remeros a los lados y reman en pié sin estribar en el bordo de la canoa, con que la traheñ tan ligera que apenas toca el agua. Pero como son redondas son celosas y suelen trastornarse” (Rosales 1877:174).

Rosales compara las dimensiones de estas canoas con las que había en Brasil y en el río de la Magdalena en el nuevo Reino de Granada, las cuales tenían una capacidad para doscientos hombres. En Chile la mayor que había visto, en Toltén, podía transportar treinta personas (Rosales 1877):

“No son en Chile los arboles tan gruesos, ni tienen los indios instrumentos con que labrar los palos que no alcanzan, sino un toqui o azuelilla del tamaño de un formon que la encaban como martillo, y con su flema van cabando un árbol grueso, gastando mucha chicha en tres tiempos, uno al cortar el árbol, otro al desvastarlo y otro al concabarlo, y otro gasto y fiesta al echarle al agua. Y antes que tuviesen instrumentos de hierro y los que oy no los tienen en las provincias cercanas al estrecho de Magallanes, hacen 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 derribarlo, y con lentas llamas le trozan, sucediendo las conchas, que ni tienen más achas ni azuelas para descortezarlo, pulirlo y darle la perfección. Y con el mismo trabaxo y faltas de herramientas abren el buque, quemando a pausas el corazón del árbol y raspando con las conchas lo que labra el fuego; y aunque tarde y espaciadamente, vienen a sacar su embarcación tan bien labrada como si tuvieran los instrumentos necesarios; y hacen más que nuestros artífices, pues sin instrumentos obran a fuerza de industria y de paciencia lo que ellos con ayuda de azerados instrumentos” (Rosales 1877:173).

Aquí se refiere constantemente a la falta de herramientas ‘especializadas’ para construir embarcaciones entre estos grupos, teniendo estos que utilizar herramientas sencillas para cavar y trabajar el tronco para lograr finalizar su trabajo. No se puede negar que la introducción del metal habría efectivizado el trabajo, sin embargo, evidentemente los instrumentos utilizados a lo largo de los siglos eran suficientes para realizar estas embarcaciones. Menciona que los indígenas:

“Con estas, aunque débiles canoas, se arrojan al mar a pescar [...] y también a dar asalto a los enemigos, como lo hicieron en la punta de la Galera, que navegando por el mar en silencio de la noche con diez canoas, salieron a la mar por el río de Chaguín y desembocaron en las tierras de sotavento del puerto de Valdivia a maloquear a los indios amigos de los españoles; pero sentidos de ellos fueron rechazados y después de una gran batalla en que quedaron muertos muchos indios, los demás dexaron sus canoas y se echaron al monte, que es allí muy espeso, y de palos secos hicieron balsas y se volvieron a sus tierras. Y este mismo año, que fue el de 1655 una canoa en Valdivia en medio del invierno anduvo por aquellos mares arrojada de las tempestades de unas partes en otras sin undirse ni perder las armas y bocas de fuego que llevaba, hasta llegar a Chiloé, sesenta leguas (Rosales 1877: 173/174).

Si seguimos la descripción de Rosales, observamos que estas canoas eran, al igual que la *dalca*, utilizadas para navegar en el mar. Olivares también refiere a la navegación marítima, y a las ‘dificultades’ que implicaba navegar en estas embarcaciones.

Para el Reino de la Araucanía, la presencia de la navegación en el universo simbólico es interesante. 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: el *chraoguenel* – *huampu* (el ataúd canoa interior), adonde se introducía propiamente el cuerpo para luego introducirlo en el *chraiguenel* – *huampu* “canoa grande puesta boca abajo que cubre y encierra el *chrolov*, el verdadero ataúd. 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 (Erize 1992).

Sin embargo, Lira (2007a) realiza otra lectura, si bien descarta el uso de canoas monóxilas utilizadas directamente como urnas funerarias, plantea que existe la posibilidad de que los *trolof* (*chrolov* Erize) –los ataúdes– puedan ser una representación de dichas embarcaciones.

A pesar de las distintas lecturas, puede pensarse entonces que la utilización de este objeto vaya más allá de sus 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.

Por otra parte, en Chile, se creía que las almas de los muertos iban a descansar a la Isla Mocha (nombre que significa “lugar de los muertos”), tal vez a esta creencia esté ligada la utilización de embarcaciones que sirvan de medio de movilidad a los difuntos. En algunas leyendas mapuche (Fernández 1995), también encontramos la presencia de canoas.

Según Cárdenas (et.al.1993), en Chiloé, el huampo (o canoa monóxila) 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, Menéndez encontró una embarcación a la que llamó *canoa 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). Suponemos que 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, en 1856, construyen también una canoa monóxila y mencionan que “Los elementos con que contamos a la llegada a Puerto Blest no nos permitieron construir una embarcación en regla; tuvimos que limitarnos a fabricar para nuestra excursión por el lago una canoa de palo de alerce de dimensiones medianas, por no haber hallado otro mejor” (Fonck 1900:292). Probablemente esta sería la canoa que Cox (1999) creyó haber encontrado años después.

Cox, en su viaje por el lago Lacar, llega a un balseo y cuenta que allí 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). Comenta también que en el lago Pirihaico se construye una canoa, pero no da detalles. Esto tal vez nos muestra que el mismo ya conocía la manera en que se realizaba; en su libro dice que ‘los pobres’ construyen canoas de coihue (*Nothofagus dombeyii*), “simplemente ahuecado al fuego y con instrumentos muy imperfectos [...] de las cuales algunas pueden cargar pesos considerables” (Cox 1999:64). Estando en otro balseo, observa a un joven indígena que navegaba en canoa, quien únicamente poseía un remo el cual era “un palo, en cuyo cabo tres pedazos de tabla amarrados con *voquil* formaban la paleta” (Cox 1999:81).

En Agosto de 1910, Don Santiago de Larminat, decide radicarse en San Martín de Los Andes. Al llegar al lago Lácar contrata a una pareja de mapuches para que los llevara a destino. Allí se embarcan en una canoa, la cual, según se describe era “un cómodo tronco de árbol tallado con hacha y flanqueado por dos balancines que impedian 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 la existencia de este tipo de embarcaciones hacia principios de 1900. Según la descripción la canoa era propiedad de una familia mapuche, dejándo este testimonio no

solamente a partir de su discurso, sino al realizar también una pintura de esa escena (Figura N 4) y retratarla fotográficamente (Figura N 5).

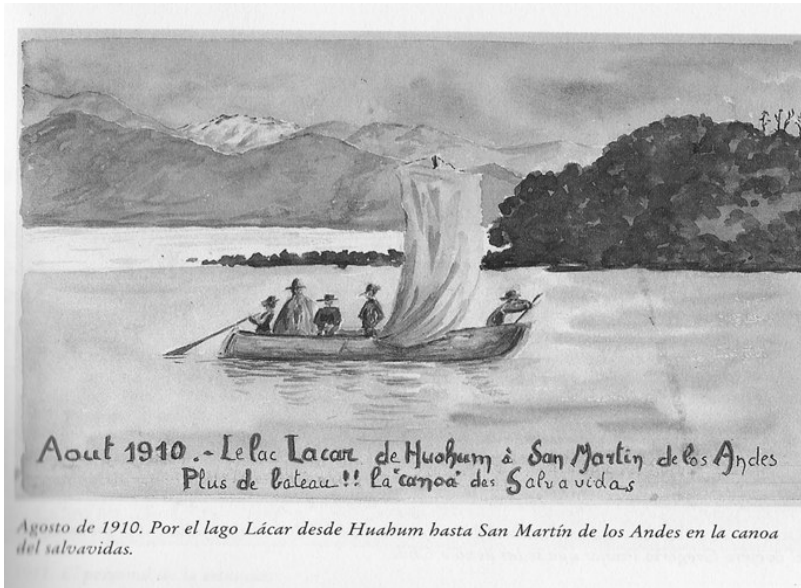


Figura N° 4:
Dibujo realizado por

Santiago Larminat en 1910, tomado de Larminat 2004.



Figura N° 5: Fotografía tomada por Santiago Larminat en 1910, imagen tomada de Larminat 2004.

En cercanías del Lago Verde, Parque Nacional Los Alerces, fue relevada una canoa monóxila en situación mediterránea (Caracotche et. al. 2003, Braicovich y Jensen 2005). Las Lic. Arrigoni y Bañado (2001) en 1995 entrevistan a pobladores del parque que recordaban que sus familiares o ellos mismos habían navegado en estas embarcaciones en las primeras décadas de 1900 y tal vez antes.



La información adquirida hasta el momento (Braicovich 2004) nos permite seguir proponiendo que en la región del Nahuel Huapi y alrededores es posible realizar otros hallazgos de embarcaciones monóxilas.

Figura N°3: Hallazgo en el Nahuel Huapi, 1968. Archivo Fotográfico del Museo Histórico Regional de Villa La Angostura

El registro de canoas en la Patagonia Austral

La canoa monóxila no solo perteneció a los grupos que habitaban la región de los lagos. Si bien durante el siglo XVI no se registran estas embarcaciones en el sur de la península de Taitao, sí se observa su presencia a partir de los siglos subsiguientes. 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 la canoa de corteza por la monóxila (Latham 1930). Para 1833, Fitz Roy observa cómo Yemmy Button construye una canoa monóxila, parecida a las que había visto en Río de Janeiro. En 1878, Thomas Bridges repara, por primera vez, en una de estas canoas (Vairo 1997).

Emperaire, en su estadía entre grupos alacalufes en 1946, registra la manera en que construían sus canoas monóxilas. Los alacalufes ya tenían ubicados los troncos, casi siempre coihues -guindos- (*Nothofagus betuloides*) muertos desde hacía varios años, que utilizarían para construir las canoas.

El tronco era cuidadosamente observado, no debía tener signos de podredumbre; debía ser recto con ramas a la altura de 4 a 5 metros. Esta tarea llevaba varias semanas, una vez derrumbado, se le cortaba la mayor longitud utilizable, se descortezaba inmediatamente para descubrir posibles defectos debajo de la misma. Habiendo limpiado el árbol, se procedía al adelgazamiento. La proa del bote correspondía a la base del árbol. Se tallaban en doble bisel los dos extremos, lo que daba el perfil y las dimensiones de la embarcación. Entonces se procedía al excavamiento (Emperaire 2002).

La canoa era pertenencia de una persona, pero podía tener colaboradores en su construcción, por eso, si había dos personas, cada uno excavaba un extremo, trabajo que llevaría varios días. Pensemos que ésta no era la única tarea que llevaban a cabo, es por eso que solo se destinaba una parte del día para su construcción. Al terminarse el ahuecamiento, la canoa sería arrastrada hasta el mar. Si bien había perdido peso, se necesitaban de seis a diez personas, hombres y mujeres, para realizar la tarea (Emperaire 2002).

En la playa se continuaba con la operación; se adelgazaba el casco, para que se prestara sin romperse a un ensanchamiento importante, que triplicaría por lo menos su capacidad. Esta operación se realizaba mediante el uso de la azuela, no del hacha. La persona se ubicaba en el pequeño espacio excavado al interior de la canoa, de manera agazapada. Se continuaba el ahuecamiento hasta obtener un hueco regular y un grosor de la

madera de 1 o 2 centímetros en las bordas y 4 hacia a popa y la proa. Seguidamente, la embarcación era subida a unos pilotes de madera, para ser depositada bajo ésta brasas que daban calor a la canoa. En el interior también se depositaban brasas, la madera era entonces, ligeramente carbonizada en toda su superficie externa e interna. De esta manera adquiriría bastante flexibilidad para luego apartar violentamente los bordes del casco. Después se disponían perpendicularmente al eje de la canoa maderas que la modelarán. Esta operación duraba más o menos dos horas; posteriormente se la dejaba reposar por varios días, mientras tanto se raspaba con conchas la película carbonada (Emperaire 2002).

El paso siguiente era el calafateo. Si el casco era muy poco profundo para ser utilizado, se le agregaban tablas gruesas, largas y flexibles, generalmente de ciprés. Los agregados eran bancas (de 2 a 4, según el tamaño de la canoa, que reposaban casi en el borde del casco), toletes, remos y un dispositivo para la fijación amovible de un mástil. No existía ninguna clase de ancla. Las canoas eran lo suficientemente livianas (100 Kg) como para subirlas a la playa, igualmente tomaban la precaución de amarrarla a algún árbol. La utilización del fuego en el interior de la canoa, como lo hacían en la canoa de corteza se continuaba realizando para esas épocas. Si bien, se utilizaban ahora de manera habitual fósforos que guardaban dentro de una piel (Emperaire 2002).

Esta descripción es interesante, y tal vez lo más importante es observar 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. Si este cambio se produjo en grupos como alacalufes y yaganes, es factible pensar que en otras regiones pueda haber sucedido lo mismo. Si bien las materias primas -maderas de distintas especies de árboles- y las herramientas utilizadas para la construcción de las embarcaciones variaron entre las distintas regiones, las similitudes constructivas predominaron, como lo señalara Lothrop (1932).

Contar la historia de las canoas. ¿Para quién?

Pero la pregunta que siempre rondó en nuestra cabeza fue ¿Qué sentido tiene realizar este trabajo de atado de cabos entre la información que se nos presenta?, ¿Para qué? y principalmente ¿Para quién?

Y tal vez la respuesta que buscamos sea que esa necesidad de “darle vida” a estas embarcaciones, contextualizarlas en una historia, sujeta a constantes resignificaciones vinculadas a las distintas maneras de apropiación que se generen en los pueblos que las custodian, nos permite ser partícipes de la manera en que las comunidades van vinculándose con su patrimonio.

Algunas de las canoas que hemos registrado hasta hoy en la región han estado desde hace tiempo en exposición en los Museos locales o formando parte de nuestro mismo paisaje, a veces dentro de los mismos senderos o paseos frecuentados por los turistas que confluyen en nuestros Parques. Aquellas personas que las han visto se han llevado distintas impresiones, desde la imagen estática como bien museable, o, contrariamente, imaginando una historia a partir de la información brindada desde otras narrativas, variables, que han participado en la biografía de esas embarcaciones desde distintas vivencias. En este confluir de narrativas brindadas por los distintos actores sociales es adonde toma sentido esta biografía, tomando solo sentido desde “el exámen del “pasado” como construcción social, siempre (re)creada desde un “presente” local y posicionado” (Briones 1994).

“Es cierto que el patrimonio arqueológico siempre revela un aspecto de la asociación del hombre con el medio, con algún aspecto de la historia humana y/o de su evolución, convirtiéndose en un testimonio único de un pueblo, grupo o nación. Pero también es innegable que se encuentra inserto en la actualidad dentro de una matriz “presente” y

compleja de relaciones humanas, donde los valores otorgados a los ‘bienes’ pueden cambiar o diferir según el grupo social que lo cuente, viva o recuerde” (Caracotche 2007:88).

Su permanencia en el tiempo requiere de fuerzas como la memoria, pero también de sostener un compromiso ineludible con la investigación que permita terminar con la “invisibilidad” de este registro, que es un testimonio significativo para comprender el rol de la navegación en la historia del doblamiento de la región.

Por otra parte, es necesario generar políticas de conservación adecuadas para evitar que estos bienes patrimoniales no desaparezcan. Para lograrlo creemos en la necesidad de trabajar con los distintos sectores de la sociedad que se vinculan con estos bienes; generando espacios para encontrar los universos simbólicos propios para compartirlos, consolidando tejidos sociales tendientes a la recuperación de la riqueza de significados y a la construcción de una cultura sólida en el reconocimiento de la diversidad y el respeto mutuos (Caracotche 2004).

BIBLIOGRAFIA CITADA

Aldazabal, V.

2002 La arqueología naval desde el Museo Naval de la Nación, Tigre, Buenos Aires. En *Arqueología Histórica Argentina. Actas del 1º Congreso Nacional de Arqueología Histórica*, pp. 343-349. Corregidor, Buenos Aires.

Arrigoni, G. y C. Bañado

2001 Desarrollo del Poblamiento Histórico del Parque Nacional Los Alerces. Informe a la Administración de Parques Nacionales. Ed. Universidad San Juan Bosco. MS.

Bahamondez, M. y P. Valenzuela

2001 Conservación del Patrimonio Sumergido: Un nuevo desafío en Chile. En *Actas de las I Jornadas Latinoamericanas de Arqueología Subacuática*, pp. 109-115. Universidad Internacional S.E.K., Santiago de Chile.

Braicovich, R.

2004 Las canoas del Parque Nacional Nahuel Huapi. *Tesis de Licenciatura en Antropología*. Departamento de Antropología, Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional de Rosario. MS.

2007-a Observando la relación de los pueblos del Nahuel Huapi con su paisaje Acuático a partir del estudio de Canoas Monóxilas. *Resúmenes del VI Congreso Chileno de Antropología*. Pp. 194-195. 2007.

2007-b Las canoas monóxilas del Nahuel Huapi. En *Arqueología Histórica en América Latina: Temas y discusiones recientes*. (Comp. Funari Pedro A. y Fernando Brittez) Ed. Suárez, Mar del Plata.

Braicovich, R. y O. Jensen

2005 Ficha de Registro de Recursos del Patrimonio Cultural en Áreas Protegidas. Administración de Parques Nacionales. MS.

Briones, C.

1994 Con la tradición de todas las generaciones pasadas gravitando sobre la mente de los vivos. Usos del pasado en invención de la tradición. En *Runa XXI*. Pp. 99-129

Borrero, L.A.

2001 *El poblamiento de la Patagonia. Toldos, milodones y volcanes*. Emecé. Buenos Aires.

Carabias, D.A.

2000 Navegación prehispánica en el Norte de Chile: una contribución al estudio de las prácticas náuticas en las áreas Andes Centro-Sur y Meridional. *Revista Werkén* 1:31-54, Santiago de Chile.

Carabias, D.A.; Lira, N. y M. Chapanoff

2007 Documentación, análisis e interpretación de los restos de una dalca procedentes del Lago Chapo, Región de los Lagos. En *Arqueología de Fuego-Patagonia. Levantando piedras, desenterrando huesos... y develando arcanos, 6tas Jornadas de Arqueología de la Patagonia*, pp.257-268, Ed. Cequa, Punta Arenas, Chile.

Caracotche, M. S.

2000 Primer relevamiento del lago Viedma – Parque Nacional los Glaciares. Un caso de evaluación de impacto. En *Desde el jardín de los gigantes. Perspectivas arqueológicas en Patagonia. IV Jornadas de Arqueología de la Patagonia*, Tomo II, editado por Belardi, Carballo Marina y Esponosa, pp. 651-656. Universidad Nacional de la Patagonia Austral, La Plata.

2004 Una revisión sobre el concepto de Patrimonio Cultural. En *Novedades de Antropología. Boletín Informativo del Instituto Nacional de Antropología*.

2007 La interpretación del Patrimonio Arqueológico. En *La interpretación del Patrimonio en la Argentina*, (comp.) Fernández Balboa C., pp. 87-94. Ed. APN, Buenos Aires.

Caracotche, M.S.; Bellelli, C., Xicarts, D. y O. Jensen.

2003 Ficha de Registro de Recursos del Patrimonio Cultural en Áreas Protegidas. Administración de Parques Nacionales. MS.

Cárdenas, R.; Montiel Vera, D. y M., Catherine.

1993 *Los Chonos y los Veliche de Chiloé*. Olimpo, Santiago de Chile.

Conlin, D.

1998 Ship evolution, ship 'ecology', and the 'Masked Value Hypothesis'. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 27(1):3-15, UK.

Cox, G. E.

1999 *Viaje en las rejiones septentrionales de la Patagonia (1862-1863)*. Elefante Blanco, Buenos Aires.

Dobres, M y C. Hoffman

1994 Social agency and the dynamics of prehistoric technology. *Journal of Archaeological Method and Theory*, Vol. 1, 3:211-305, California.

Emperaire, J.

2002 *Los nómades del mar*. LOM, Santiago de Chile.

Erize, E.

1992 *MAPUCHE (Diccionario)*. Tomo II. Yepun, Buenos Aires.

Fernández, C.

1995 *Cuentan los Mapuches(compilación)*. Nuevo Siglo, Buenos Aires.

Fernández, J.

1978 Restos de embarcaciones primitivas en el lago Nahuel Huapi. En *Anales de Parques Nacionales*, Tomo XIV, pp. 45-77. Buenos Aires.

1982 Historia de la Arqueología Argentina. En *Anales de Arqueología y Etnología*, Separata del Tomo 34-35. Asociación Cuyana de Antropología, Mendoza.

2000 Canoas Arqueológicas de un Palo (huampus) recuperadas en Lagos Andino Noroeste Patagónicos. En *Revista Electrónica Naya*,
<http://www.naya.org.ar/articulos/subamar02.htm>.

Fonck, F.

1900. *Libro de los Diarios de Fray Francisco Menéndez*, Ed. Gillet, Valparaíso.

García Cano, J.

2001 El uso del patrimonio arqueológico subacuático y el potencial de las acciones no intrusivas. Algunas reflexiones sobre la necesidad de aplicación de los documentos internacionales. En *Memorias del Congreso Científico de Arqueología Subacuática ICOMOS*, pp. 93–101. Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, DF.

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, Universidad Nacional de Catamarca.

Gould, R. A.

2000 *Archaeology and the Social History of Ships*. Cambridge University Press, Cambridge, U.K.

Hajduk, A.

1997 Tras los “puelches del Nahuelguapi”. Ampliación de estudios arqueológicos en el Sitio Puerto Tranquilo I, (P.T.I) –Isla Victoria, Parque Nacional Nahuel Huapi, (Departamento Los Lagos, Provincia del Neuquén). *Informe al CONICET MS*.

Hajduk A. y R. Braicovich

2001 Antecedentes históricos de la Misión de los Jesuitas en el Lago Nahuel Huapi. Prospecciones arqueológicas en Puerto Venado. Presentado en *XIV Congreso Nacional de Arqueología Argentina*, Rosario. En Prensa.

Hajduk A. y M. P. Valentini

2002 Prospecciones subacuáticas en el Nahuel Huapi. El caso del sitio “Cancha de Pelota. En *Arqueología Histórica Argentina. Actas del 1º Congreso Nacional de arqueología Histórica*, pp. 369-374. Corregidor, Buenos Aires.

Jasinski, M.

1993 The maritime cultural landscape –an archaeological perspective. *Archeologia Polski*, T.XXXVIII, pp. 7-19, Polonia.

2002 WHICH WAY NOW? Maritime archaeology and underwater heritage into the 21st century. En *Arqueología Argentina. Actas del 1º Congreso Nacional de Arqueología Histórica*, pp.57-75. Corregidor, Buenos Aires.

Larminat, M. de

2004 *Un pionero de la Patagonia*. 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.

Leshikar, M.

1988 The Earliest watercraft: from rafts to viking ships. En *Ships and shipwrecks of the Americas. A history based on underwater archaeology*, editado por George Bass, pp. 13-22. Thames and Hudson Inc., Nueva York.

Lira, N.

2007-a Canoas monóxilas en el Centro-Sur de Chile. Navegando sobre los árboles. *Tesis para optar al título de Arqueólogo*, Santiago, Chile, Universidad de Chile (UCH), Facultad de Ciencias Sociales, Departamento de Antropología. MS.

2007-b Registro, análisis y puesta en valor de tres fragmentos de dalca del Lago Chapo, X Región. *Práctica Profesional de Nicolás Lira*, Licenciado en Arqueología de la Universidad de Chile. MS.

Lothrop, S. K.

1932 Aboriginal Navigation off the West coast of South America. En *The Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, Vol LXII, pp. 229-264, London.UK.

Manzi, L.

2000 ¿Por qué los arqueólogos insisten en las crónicas? Los Selk'nam a través de fuentes documentales. En *Desde el jardín de los gigantes. Perspectivas arqueológicas en Patagonia*, Tomo I, pp. 223-242, editado por Belardi, Carballo Marina y Esponosa. Universidad Nacional de la Patagonia Austral, La Plata.

Olivares, M. De

1874 Historia de la Compañía de Jesús en Chile (1593-1736). En *Colección de [1736] Historiadores de Chile i de Documentos relativos a la Historia Nacional*, Tomo VII. Imprenta Andrés Bello, Santiago de Chile.

Orser, C. Jr.

1999 A teoria de rede e a Arqueologia da História Moderna. En *Revista do Museu de Arqueología e Etnología*, 3:87-101, San Pablo.

Rosales, D. De

1877 *Historia General de el Reyno de Chile, Flandes Indiano*, editado por Benjamín Vicuña Mackena, Tomo I, II y III. Imprenta del Mercurio, Valparaiso.

Valentini, Mónica

2001 Una mirada desde el río San Javier. Las campañas de arqueología subacuática realizadas en Santa Fé La Vieja. En *Revista de la Escuela de Antropología, U.N.R.*, Vol.VI, pp.145-154. Ed. H y A, Rosario.

Vairo, C. P.

1997 *Los Yamana. Nuestra única tradición marítima autóctona.* Zagier & Urruty, Ushuaia.