



A bordo de pangas, chatas y chalupas: navegaciones que recrean Cabo de Hornos

On board of pangas, chatas y chalupas: navigations that re-create Cape Horn

Macarena Libuy H.

Centro de Investigación Dinámica de Ecosistemas Marinos de Altas Latitudes. Valdivia (Chile)
libbuy@gmail.com <https://orcid.org/0000-0002-2196-8964>

Gustavo Blanco W.

Instituto de Historia y Ciencias Sociales, Universidad Austral de Chile. Valdivia (Chile)
gblanco@uach.cl <https://orcid.org/0000-0002-4980-3424>

RESUMEN

La práctica de la navegación es y ha sido central para los distintos grupos humanos que han habitado el archipiélago de Cabo de Hornos y para la conformación del territorio/maritorio como lo conocemos hoy. El objetivo de este artículo es relevar los modos de navegación desde una perspectiva ecológica socio-material que nos permita recrear la vida social de Cabo de Hornos y algunas de sus transformaciones desde la introducción de la industria centollera en los 70's hasta la actualidad. Ello, a partir de un estudio exploratorio basado en un trabajo de campo etnográfico, complementado con entrevistas a distancia y revisión documental. Los resultados presentan distintos efectos de las transformaciones ocurridas en los modos de navegación durante las últimas décadas y plantean oportunidades o imaginaciones de nuevas rutas para este archipiélago.

Palabras clave: navegación, embarcaciones, Cabo de Hornos, ecología, prácticas alternativas.

ABSTRACT

The practice of navigation is and has been central to the different human groups that have inhabited Cape Horn archipelago and for the formation of the territory as we know it today. The objective is to reveal the modes of navigation from an ecological socio-material perspective that allows us to recreate the social life of Cape Horn and some of its transformations since the introduction of the king crab industry in the 70's to the present. This is achieved from an exploratory study based on ethnographic fieldwork, complemented with remote interviews and documentary work. The results present different effects of the transformations that have occurred in the modes of navigation and pose opportunities to imagining new routes for this archipelago.

Key words: navigation, boats, Cape Horn, ecology, alternative practices.



INTRODUCCIÓN

El archipiélago de Cabo de Hornos (fig.1) ha sido poblado y transitado por distintos grupos humanos desde hace 7.500 años a.p (Orquera y Piana, 2020). La vida de sus primeros habitantes, los yaganes, transcurrió principalmente en canoas, con un estilo de vida nómada, agrupados en familias nucleares que practicaban la caza de pinnípedos, aves y cérvidos, la recolección de moluscos y de recursos del bosque, la pesca y la explotación ocasional de cetáceos (Carabias, 2018).

A partir del siglo XVI comienzan a llegar navegando, oleadas de europeos y norteamericanos, principalmente con el objetivo de desarrollar empresas de colonización, exploraciones científicas, misiones religiosas, caza de mamíferos y explotación minera y ganadera. Lo anterior transformó de forma drástica las vidas de los primeros navegantes del sur, dados los procesos de exterminio de personas y especies animales, el contagio de enfermedades y la violenta imposición cultural que ejercieron sobre las poblaciones locales (Chapman, 2012; Harambour, 2017).

A estos procesos de contacto se les suman también aquellos que estos grupos establecieron con otros navegantes de más al norte (chonos, huilliches, chilotes), con quienes comparten esta gran área cultural actualmente denominada Patagonia en Chile y Argentina, desarrollando distintas actividades en común como la caza, la pesca, la recolección marítima y la ganadería en islas, a través del nomadismo como expresión geográfica (Nuñez *et al.*, 2016).

La entrada del Estado chileno al Cabo de Hornos se materializó con la fundación de la base naval de Puerto Luisa en 1953, lo cual decantó en procesos de progresiva sedentarización, concentrando a los distintos grupos que vivían dispersos en misiones, estancias, o libres navegantes entre islas, en lo que hoy es la ciudad de Puerto Williams, en Isla Navarino (Serrano, 2006).

La lectura de estos procesos es indivisible de los modos de navegación en los que se desarrollaron. Por ello consideramos a la navegación como un elemento central en el desarrollo de estas historias, como una práctica que nos permite hablar de la producción y reproducción de las distintas formas de vida y de los procesos de cambio cultural, político, económico y ecológico sucedidos durante las últimas décadas en el lugar.

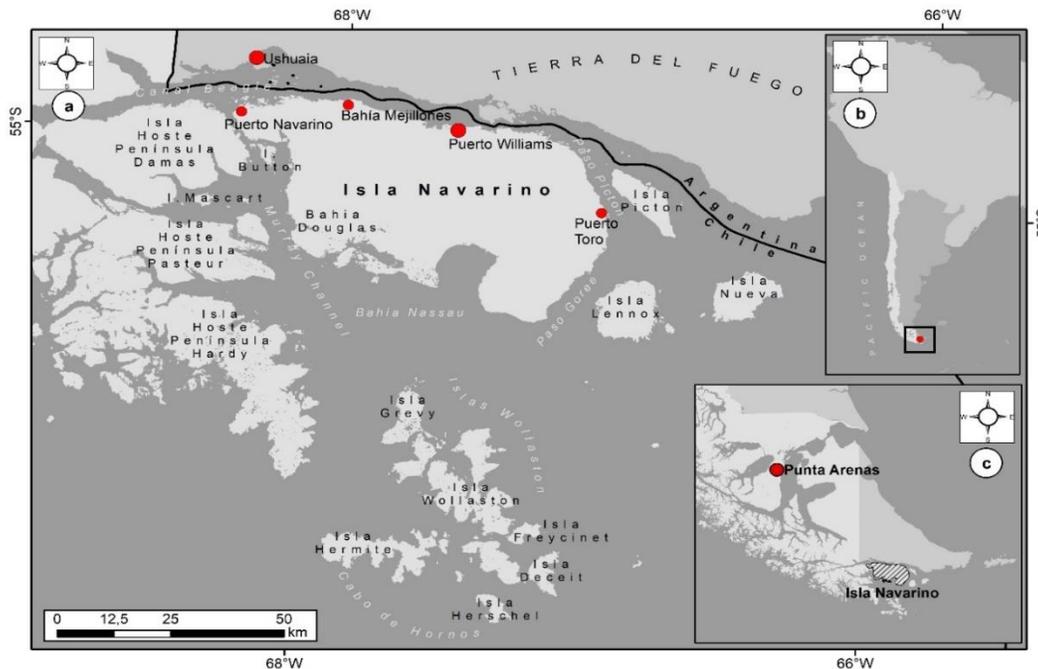
Hoy la navegación en Cabo de Hornos se concentra principalmente en torno a la pesca de centolla, la cual es la principal actividad económica en la localidad, y ocupa también un importante lugar dentro de la economía regional (Campos *et al.*, 2019). De allí que al preguntarnos por los/as navegantes de Puerto Williams hoy, el principal -o más hegemónico- referente que podremos encontrar está vinculado a la imagen de un pescador de centolla.

Más allá de esta primera visión, quisiéramos conocer qué otros modos de navegación coexisten en Cabo de Hornos, tanto en la actualidad como en las memorias de aquellos/as que nos contaron sus historias. Conocer el devenir de esas otras navegaciones -menos documentadas o que ya no están- nos permitirá indagar en algunas de las principales transformaciones que ellas sufrieron tras la introducción de la pesca centollera a partir de los 70's, en términos políticos, económicos, culturales y ecológicos. Buscamos por tanto recrear estos *otros* modos de navegación existentes



en Cabo de Hornos durante las últimas décadas, en un sentido descriptivo, pero también imaginativo respecto a repensar sus posibilidades - otras formas de ser y producir la vida en el lugar- desde las experiencias y proyecciones de su población actual.

Figura 1. Mapa archipiélago de Cabo de Hornos. Fuente: Elaboración propia.
Figure 1. Map Cape Horn archipiélago. Fuente: Source: Own elaboration



ENFOQUE TEÓRICO-METODOLÓGICO

La navegación es un punto de encuentro, una conjunción de materiales y tecnologías; de vientos, lunas, mareas, tierras como puntos de zarpe y otras tierras como puntos de destino; de corrientes, aguas, fuerzas centrífugas y flotabilidad; de navegantes humanos y no humanos con sus técnicas y saberes encarnados. Las unidades cerradas o autocontenidas no tienen lugar en la acción de navegar, en la cual este conglomerado se vuelve indivisible, móvil y fluido.

A esta cualidad le llamaremos *entreser*, tomando el concepto del cuento del filósofo Tchich Nhat Hanh titulado “Entreser y la nube”, quien lo usa para representar cómo el universo se encuentra contenido en una hoja de papel, buscando explicar cómo “ser” es *entreser*.

Ya en corrientes poshumanistas o materialistas se acepta que lo social está constituido por una serie de fenómenos y agentes más allá de lo humano, los cuales se encuentran incrustados, ensamblados o en flujo con ellos. Tal como lo sintetiza Blanco (2021) el poshumanismo encuentra su mínimo común denominador en las ideas de Deleuze y Guattari (1988) lo que se traduce en una afinidad por radicalizar la comprensión del agenciamiento de cuerpos y materiales, lo orgánico e inorgánico y su mutua constitución en formas múltiples y abiertas de coexistencia.



En la antropología contemporánea, existen variados aportes en esa línea. Un ejemplo de ello es Tsing (2015), quien trabaja con el concepto de ensamblaje y con el cual refiere a la interacción de fuerzas políticas, económicas y ecológicas. Los ensamblajes son encuentros abiertos, es decir, más que reuniones de formas de vida previa, son un siendo juntos(as), algo muy similar a la idea del *entreser*.

El enfoque multiespecie de esta autora, que enfatiza las construcciones de mundo en ensamblajes de humanos y especies no humanas, puede complementarse con la ecología de materiales que plantea Ingold (2012), para quien los materiales también son hacedores de mundos y parte de estos encuentros o ensamblajes, los cuales el autor aborda a partir de las ideas de *meshwork* (2012) o correspondencia (2018). Ingold (2012) diría que los materiales y no solo las especies vivas son hacedores de mundos. Así, lo material no-humano: tanto aquello que se desenvuelve de forma independiente a los seres humanos; así como los artefactos utilizados por ellos, son leídos como condiciones fundamentales para la vida.

Un énfasis en este enfoque sociomaterial, implica que en este estudio pondremos atención especial a las embarcaciones y tecnologías. Al igual que como Richard et al. (2016, p. 90) abordaron al objeto-camión en su etnografía, se entenderá a cada embarcación u objeto tecnológico “como actante en una escena en la que hay otros tantos actantes moviéndose respecto de él y los unos respecto de los otros”.

Los elementos en los que vamos a poner atención dentro de este fluido *entreser* serán: materialidades (embarcaciones, tecnologías), navegantes (humanos y no humanos), medio circundante (fuerzas biofísicas, espacio insular) y las prácticas o flujos que los vinculan, con especial énfasis en lo humano y aquello que ellos/as producen.

Para esta investigación se utilizó un enfoque etnográfico. Este estudio en particular se basó en un trabajo de campo de un mes y medio en Isla Navarino durante diciembre de 2019, los primeros días de enero de 2020, y un breve retorno en septiembre de 2021. Además, se realizaron entrevistas telefónicas durante el 2020 (el trabajo de campo planificado para ese año debió ser suspendido por la pandemia de Covid19).

Las técnicas para el levantamiento de datos fueron observaciones pasiva y participante, la aplicación de 25 entrevistas semi-estructuradas y recorridos -por tierra y agua- guiados. Estas técnicas fueron aplicadas con el consentimiento informado de quienes participaron en la investigación, acordando utilizar pseudónimos para referir a sus nombres en las citas textuales. Se utilizó un muestreo teórico que implicó a pescadores/as artesanales y a hombres y mujeres yagan o de origen chilote, todos/as vinculadas a la navegación desde distintos mundos.

El análisis e interpretaciones están fundados también en la continuidad de una relación etnográfica de quienes conforman el equipo de investigación con las comunidades locales, a partir de trabajos de campo que el equipo ha realizado en este lugar desde 2015, lo que consideramos para estos efectos como un estudio de caso extendido (Burawoy, 1998).



MODOS DE ENTRESER Y NAVEGAR CABO DE HORNOS

1. Lanchas centolleras

Una lancha de Laitec con sus alas al viento era una perfecta coartada para explicar el paisaje.
Carlos A. Trujillo. Escritos sobre un balancín.



Figura 2. Lanchas centolleras en Terminal Pesquero de Puerto Williams. Año 2019. Fuente: Macarena Libuy
Figure 2. Lanchas centolleras in Fishing Terminal of Puerto Williams. Year 2019. Source: Macarena Libuy

El primer modo de navegación que conocimos se asocia a la pesca de centolla y centollón, el cual hace notar su presencia en el Terminal Pesquero de Puerto Williams, donde se encuentran las lanchas centolleras como imagen clásica del pueblo. La faena de pesca de estas especies implica varios días sin volver a puerto, abarcando sectores como Puerto Toro o Lennox, con excepción de algunas pocas embarcaciones que salen sólo por el día, a sitios de pesca cercanos a la Isla.

Los productos desembarcados en este Terminal se van a la empresa española Productos Marinos Puerto Williams Ltda, la cual los exporta hacia Japón y China, principalmente. A pesar de las altas cantidades anuales de centolla que recibe el Terminal, los únicos con permiso para su procesamiento y comercialización son la empresa pesquera, la cual solo se dedica a la exportación, por lo cual, no existe un comercio formal de estos productos en Isla Navarino.

Las lanchas centolleras (fig.2) de pesca artesanal son botes con cubierta y a motor de entre 10 a 15 metros de largo. Los principales materiales que la componen son madera y fibra de vidrio, y cuentan con una casilla en popa o proa la cual deja desocupado un espacio en la cubierta para poder dejar las trampas con las que se pesca. El número de trampas que se utiliza para la captura de centolla es variable. En nuestro caso de estudio la persona que trabaja con más trampas según la información recabada lo hace con cerca de 1.000: *Antes con menos material, igual salía más centolla. Ahora casi todo tiene que ser a fuerza de material* (Joel, diciembre de 2019). Otros en promedio, utilizan cerca de 300 trampas.



En cuanto al origen de estas embarcaciones, la mayoría son hechas en Punta Arenas o Chiloé, y desde ahí traídas a Puerto Williams. Las trampas que se usan son imitaciones de modelos estadounidenses, que en el presente se fabrican y compran en Punta Arenas. Para salir a navegar en estas lanchas en la comuna de Cabo de Hornos, es requisito tener carnet de pescador, de tripulante o armador. Es decir, no son lanchas autorizadas para el transporte de pasajeros, por lo que solo navegan pescadores dedicados a la realización de esta actividad productiva.

2. Pangas, chatas y chalupas

2.1. Vida cotidiana en torno a la navegación



Figura 3. Familia Sarmiento navegando desde Puerto Navarino en la chalupa “Irene”.

Fuente: Ana Sarmiento.

Figure 3. Sarmiento’s family sailing from Puerto Navarino in the *chalupa* “Irene”. Source: Ana Sarmiento

La generación más antigua de personas que pudimos conocer y entrevistar durante el trabajo de campo, son hombres y mujeres adultos de más de 60 años que vivieron el tránsito entre importantes grupos de navegaciones; desde sus infancias o juventudes arriba de distintos botes (pangas, chalanas, chalupas, chatas, o chinchorros); hasta la navegación en las lanchas centolleras que dominan hoy el paisaje costero de Puerto Williams y las distintas bahías de la Isla.

La navegación en botes encarna una etapa que se caracterizó por ser de un estilo de vida que aún mantenía características de nomadismo, pues implicaba moverse entre estancias y casas o ranchos ubicados en distintas islas del archipiélago de Cabo de Hornos, según los tiempos y lugares de trabajo, según eventos o actividades de los clanes o familias y por supuesto “según el favor del viento” que, como principal propulsor junto a otras condiciones climáticas, definía las salidas de estos grupos. (fig.3).



Los relatos etnográficos que se presentan a continuación corresponden a modos de navegación realizados en este grupo de embarcaciones, los que podemos ubicar temporalmente entre aproximadamente la década de 1930 en adelante, cuando parte de la población y de las familias de las personas entrevistadas se encontraban trabajando como peones en estancias de forma temporal; y otros grupos, dispersos entre las islas en actividades de pesca, caza y recolección.

En general estos modos de navegación se llevaban a cabo en embarcaciones que podríamos clasificar, a grandes rasgos, en dos tipos: los botes y las chalupas. Los botes¹, abarcan en el caso de nuestra etnografía, a embarcaciones de entre 2 a 6 metros de largo aproximadamente, hechas en base a madera nativa y de propulsión a vela y/o remo. Los más pequeños, de entre 2 a 3 metros son llamados chalanas, chatas o pangas, y según las narraciones eran utilizados para tareas cotidianas de las familias como, por ejemplo, trasladarse entre islas, mariscar o ir a buscar algunas cabezas de ganado, y también fueron bastante utilizados para la caza de nutria.

Por otra parte, las chalupas son embarcaciones más grandes, con bancadas y cuya principal particularidad, es tener doble proa. Se usan a remo y a vela, aunque son principalmente veleros. Pueden tener motor, para lo cual se les hace un encatrado especial. En general es una embarcación de origen tradicional chilote, por lo cual su diseño y algunos de sus ejemplares llegaron desde ese archipiélago.

Una característica importante de estas embarcaciones es que eran hechas principalmente de forma local, por las mismas familias o carpinteros de ribera. Otra particularidad de las salidas en bote o en chalupa durante estos años, es que era una actividad realizada por toda la familia, incluyendo a animales navegantes: *Andábamos todos, esos años navegábamos todos, y andábamos con todo. Teníamos perro, teníamos gallina, y la gallina no la dejábamos porque en la isla Hoste hay mucho zorro* (Camelia, diciembre de 2019).

Estos clanes navegantes tenían directa relación con los elementos biofísicos del medio circundante, lo cual hace que muchas de sus historias estén llenas de aventuras al enfrentarse a un clima extremo:

Mi mamá me contó de un temporal que los pescó en la Isla Juarez, andaban cazando nutrias. Venían cruzando y los pescó el temporal. Ella pensaba que ya no iban a vivir, claro, esas tremendas olas y un bote chiquitito a remo. Y había unas tremendas olas y no había un espacio, una salida de arena, una playa, no, no había. Era como puro barranco. No sé, ella dice que diosito los salvó porque de repente una ola los levantó, tremendas olas de 7 metros y, sabes tú, que los subió hasta arriba de donde estaba la barranca, al bote. Y la ola los dejó sentados arriba y se fue (Justina, diciembre de 2019).

¹ En la historia, la entrada de este tipo de bote se relaciona con el uso de las canoas monóxilas o también llamadas “wampo”, las cuales se establecieron en reemplazo de las canoas de corteza utilizadas por los yaganes, y como un punto de transición hacia los botes de modelo europeo del siglo XX. Se estima que las canoas de corteza desaparecieron durante los primeros años de ese mismo siglo (Carabias, 2018). La presencia de aserraderos en Tierra del Fuego, propició la adopción de estos botes de tabla de modelo europeo (cortos, anchos y poco profundos) que hacia 1943 dominaban entre las familias yagan (Chapman, 2012).



El vivir aquellas situaciones climáticas extremas con las que debían lidiar, implicaba que hubiese un gran conocimiento y manejo de los factores climáticos:

Mi padre tenía esa habilidad de ver el clima de una semana para otra, por ejemplo, cuando empezaba a ordenar sus cosas, a llevar todas las cosas a la embarcación nosotros sabíamos que iba a salir (...) De repente decía “ya, el martes o miércoles de la otra semana va a haber norte, entonces vamos para esa altura”. Y así era... (Polo, diciembre de 2019).

Estas dinámicas de semi-nomadismo eran intercaladas con actividades en el campo, combinando prácticas en los canales, con otras en tierra: *Entonces antes cuando llovía los viejos salían a tierra y hacían sus cosas: mariscar, cazar, quizás qué más* (Polo, diciembre de 2019). En esa cita es interesante la trastocación del adentro/afuera: no es que se “salga” al mar, como comúnmente se dice; el mar o las aguas también pueden ser un adentro, y la tierra o las islas un lugar al que se sale.

Estas salidas tenían la particularidad de que muchas veces implicaban el ir armando asentamientos estacionales: *Teníamos un montón de puertos donde llegábamos nosotros. Claro, cortando varas, hacíamos ranchos así, después le ponemos lona, calentito, era una casa adentro. Hacíamos fuego ahí en el medio y listo* (Camelia, diciembre de 2019).

Una vida en movimiento era entonces lo cotidiano, fuertemente arraigado en los más valiosos recuerdos de infancia:

Yo nací en la Isla Mascart. Fui atendida por la abuela Rosa, que era la única partera que había en la zona, ahí vivimos nosotros nuestra infancia. Pero allá nuestro juego era como jugar en el bote, andar en el bote, eran todas cosas naturales, antes no teníamos juguetes, así que eran muchas cosas... lo que es del mar y del bosque (...) En el bote nosotros jugábamos cuando había este viento bonito así, porque la isla tiene como un paso y hay una isla en frente, y cuando había un viento, pasa como un viento a favor, subíamos al bote y levantábamos la vela para irnos en vela hasta la otra isla. De ahí volvíamos otra vez para atrás, con un remo apenas. Y salíamos a mariscar o de repente ir a buscar centolla, cosas así. O salir a buscar huevos, pero con el bote, siempre andábamos con el bote. Siempre andábamos navegando, nosotros casi nunca estábamos en casa, o sea teníamos una casa y todo, pero éramos así como nómades, estábamos un tiempo ahí y de repente mi papi decía: “Ya vamos a ir a pasear un rato, vamos a ir a ver a los vecinos”. Era bonito. Había una isla que se llamaba la Isla Conejo, había conejitos, había hartos conejos, íbamos por puro ir a mirarlos no más, y estaba lejos, pero siempre andábamos en bote (Justina, diciembre de 2019).



2.2. Navegación y actividades productivas

Los primeros clanes yagán que habitaron este territorio o maritorio, basaron su dieta en la caza de pinnípedos, peces y aves, la recolección de moluscos, huevos, hierbas y frutos y la utilización de mamíferos marítimos varados (Sahlins, 1974). Esto se transformó tras la llegada de los misioneros, quienes forzaron a los yaganes a dejar sus conductas “salvajes”, propiciando el cultivo de huertas - las cuales fracasaron- y luego la ganadería. Además, el estilo de vida impuesto en las misiones significó que en esa época (segunda mitad del siglo XIX) muchos yaganes perdieran sus conocimientos respecto a cómo hacer canoas, lo cual les dejaba desprovistos de medios para subsistir. A lo anterior se le suma la caza extensiva de mamíferos marinos por parte de europeos y norteamericanos que durante finales de s. XVIII y durante el siglo XIX diezmaron de forma irreversible y llevaron casi a la extinción a algunas de estas especies (Chapman, 2012). Si bien estos eventos modificaron drásticamente la dieta de la población local en el pasado, muchas de estas prácticas de pesca, caza y recolección aún amenazadas, continuaron desarrollándose, siendo bastante diversos los recursos que los clanes yaganes y no yaganes de Cabo de Hornos consumían del medio durante el período de tiempo en el que se desarrollaron las historias de navegación en bote narradas en este apartado.

Entre las actividades más nombradas aparece la pesca de distintas especies, la caza de nutria y lobos marinos, la recolección de huevos de aves y de mariscos y la ganadería ovina. Dentro de las especies recordadas por los/as entrevistados/as, la centolla aparece como una bastante posterior, la cual se realizaba bien cerca de la orilla y con los primeros instrumentos especializados para ello, como los canastillos y las redes.

Común era la caza y comercialización de la nutria, hasta su prohibición en 1970: *Si, esos años como estábamos bien con Argentina cruzaban con bote para el frente [Ushuaia] todos, a hacer su venta de cuero. Se iban para allá, y ahí traían víveres y con eso nos aguantábamos* (Camelia, diciembre de 2019).

Otra actividad importante, herencia de la oleada europea, fue la ganadería. Esta consistía principalmente en la crianza de ovejas y también algunos vacunos, repartidos por las familias entre las islas del archipiélago, y para la cual las embarcaciones eran cruciales: *Mantener a los animales, cuidar a los animales, todo eso se hacía en embarcación. Mi viejo tenía perros tan buenos para eso que no necesitaba bajarse* (Polo, diciembre de 2019).

A estas posesiones familiares de ganado se suma el trabajo en las estancias ganaderas, de propiedad de colonos europeos o ex misioneros en las cuales los/as entrevistados/as más antiguos/as alcanzaron a trabajar. Para esta intermitencia entre la vida en las estancias y el resto de la vida familiar en otras islas, el contar con botes o chalupas era también esencial.



Algo interesante que relevaron algunos/as informantes fueron las relaciones sociales/económicas en torno a las que se distribuían los distintos recursos, destacando el trabajo colaborativo en algunas faenas y también el trueque u otras formas de intercambio:

El tema del dinero antes no era una cuestión, esa locura de yo tengo que ganar dinero. Antes los viejos acá carneaban un par de corderos y los iban a cambiar al vecino por algo que necesitaban y era una forma de vivir. La empresa pesquera fue la que empezó a tirar lucas, la que pagaba, la que tú veías plata enseguida. Por ejemplo, iban a Ushuaia y parte lo venderían, parte lo hacían trueque, entonces de esa forma los viejos se arreglaban (Polo, diciembre de 2019).

2.3. Procesos de transformación en torno a los 70's

En torno a la década de los 70's algunas coyunturas como: la entrada de las empresas pesqueras a Puerto Williams (la primera de ellas en 1975 fue Pesquera Navarino ubicada en Puerto Toro; y la segunda en 1976, llamada McLean y ubicada en las cercanías de Puerto Williams); la progresiva escolarización a partir de los 60's; y el conflicto limítrofe con Argentina (1973-1984), provocaron algunas transformaciones importantes en relación con los modos de navegación en Cabo de Hornos, y por tanto en relación a los modos de vida en general.

La escolarización generó que algunas familias comenzaran a pasar largos períodos en Puerto Williams o se establecieran allí definitivamente. Por otra parte, en los relatos se enfatiza el momento en el que la actividad ganadera comenzó a declinar, lo cual varios/as de los/as entrevistados atribuyen al arribo de las lanchas centolleras con las primeras empresas pesqueras, y también a la llegada de personal de la Armada producto del conflicto con Argentina:

Vinieron de Punta Arenas plagados de lanchas para acá a la centolla. Primero carneábamos, nosotros siempre buscando víveres cualquier cosa, pero ya después con el tiempo empezaron ellos a puro matar (...) Así que ahí se fueron para abajo, porque las lanchas empezaron a carnear, a matar ovejas y ya no nos compraban después a nosotros, para ellos era chipe libre (Camelia, diciembre de 2019).

Lo anterior fue forzando también los procesos de sedentarización y la concentración de la población en Puerto Williams, coincidiendo con la entrada de algunos miembros de las familias a trabajar en la pesca de centolla y centollón. En esta transición a la pesca hubo en los 80's una tendencia a que las embarcaciones comenzaran a tener motor y casilla, o cambiar motores fuera de borda por motores centrados, por tanto, muchas de ellas pasaron a ser lanchas. Estos motores se conseguían o compraban de forma individual, o en otros casos eran parte de acuerdos con las empresas pesqueras:

Yo me acuerdo de dos chalupas, una que tenía [su padre] cuando veníamos para acá y la otra que hizo, la hizo afuera en Douglas. Esa me acuerdo yo, la Irene. Después la hizo grande así más grande, la hizo como lancha y ahí le hizo la casilla igual, para ponerle otra clase de motor. Y con ese trabajaba la centolla. Empezó a trabajar con motor fuera de borda, y después de ahí ¿Cómo se llama? el dueño que era de MacLean nos ofreció un



motor [motor centrado, diesel]. Entonces el entregaba centolla e iba pagando el motor (Antonia, diciembre de 2019).

La entrada del motor implicó cambios importantes en las relaciones y control de la navegación respecto al clima, en los ritmos de vida y de trabajo:

Yo me acuerdo de la primera vez que vimos una embarcación a motor siguiendo contra el viento, fue una locura. Claro, sorprendente porque nosotros no navegamos así. Porque antes se navega cuando estaba calma o cuando había un viento a favor o cosas así, pero después no. Después se va con viento, con el viento que haya tú navegas (Polo, diciembre 2019).

En cuanto al tipo de faena, en los primeros tiempos de la pesca de centolla ésta consistía en salir en cuadrillas por temporadas al Canal y luego regresar a la Isla. Los materiales de trabajo eran puestos por las empresas:

Les daba los víveres, el combustible, y todo, y trampas y se van a trabajar para allá y empiezan a entregar. Se trabajaba siete meses. Con estos botes, pero no con casilla para dormir adentro, si no que tenían que hacer el campamento en tierra. Y ellos juntaban así en jivas igual y después pasaba el barco, el acarreador, y los traía a la pesquera para procesarlos. Y se trabajaba día y noche, y a veces en la mañana estábamos terminando y llegaba el Kufumaru [barco Japonés] con 5.000 más, así que no se paraba (Julián, diciembre de 2019).

Poco a poco, en el marco del desarrollo extractivista instaurado en Chile post-dictadura, estos cambios fueron transitando hacia la forma de pesca de centolla que conocemos hoy y que describimos de forma general en el primer apartado. En los 80's esta actividad se encuentra ya consolidada, en línea con el *boom* de la pesca que se desarrollaba en esos años por las grandes cantidades que Chile exportaba.

Lo anterior se produce en paralelo a los inicios de un fuerte control marítimo en la zona, que fue normando aspectos de la navegación en el Canal Beagle hasta antes no normados, lo cual fue prohibiendo la navegación en botes -en sus diversas formas- como se practicaba tradicionalmente. Entre 1973 y 1978 el conflicto militar entre Chile y Argentina limitó los traslados por las islas: *en esos años empezó la presencia territorial, o sea, era una forma de soberanía* (Autoridad Marítima Puerto Williams, septiembre de 2021). Luego de eso, en el año 1989 se instala en Puerto Williams la Capitanía de Puerto, perteneciente a DIRECTEMAR (Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante). Lo anterior se materializa en distintas zonas de control en Isla Navarino y otras islas del Cabo de Hornos, además de los Puestos de Vigías y Señales (PVS), a través de los cuales se vigila el tráfico náutico.

A partir de la puesta en marcha de estas formas de control, de la mano de la instalación y la consolidación de la industria pesquera en Puerto Williams, los modos de navegación que conocimos en *pangas, chatas y chalupas*, comienzan a verse transformados y restringidos por estas normativas nacionales y por otras específicas para la zona, las cuales tienen que ver con la



posición estratégica de esta base naval para la soberanía nacional, haciendo que los controles sean mucho mayores que en otros lugares del país.

En general muchos de los padres o hermanos en las familias continuaron navegando, ahora asociados a la actividad de la pesca, modificando sus botes o adquiriendo lanchas de las empresas. Las que en este período salen más definitivamente de la escena de la navegación, son las mujeres.

La instalación de los nuevos modelos de vida hizo que las familias se separaran a la hora de llevar a cabo las actividades que antes hacían entre todos/as. Ahora, los hombres dedicándose a la actividad pesquera, sumado a la escolarización y sedentarización completa de las familias generó que las mujeres quedaran definitivamente relegadas al trabajo doméstico, pasando de la caza a la casa:

Y andábamos en eso navegando. A veces salíamos con la Julia con mi hermana la Olga y andábamos haciendo lo que hace mi hermano porque ya sabíamos todo nosotras...andábamos varios días, mi hermano se iba para las Wellington a cazar nutrias y nosotras ya nos quedamos solas en un lugar, y ahí teníamos que andar con bote chico sí, pero con eso salíamos a cazar zorros... Cuando me vine me quedé acá no más, me puse a convivir no más aquí. Ya no salí más. Y esa fue nuestra vida como decir del campo (...) Nuestras ovejas las esquilábamos, todas esas cosas que una llegando aquí, ya no hay nada que hacer. Es como venir aquí, quedarse en una casa y listo (...) No he salido ahora, no salgo yo ahora porque no te dejan salir. Si ven a una mujer embarcando van a decir no, si te pillan los marinos, no te dejan. Tienes que tener un permiso, puede salir una a la escondida ¿pero para qué? Así que por eso nos quedamos acá (Camelia, diciembre de 2019).

Lo anterior responde a las normativas y el contexto de soberanía nacional militarizada ya señalados, pero también se alinea a todo el gran proceso y programa colonizador, por el que ya desde las misiones se incentivaba este paso de las mujeres de la caza a la casa, como lo indica esta cita que refiere al regreso de una mujer yagan a Wulaia, tras su paso por la misión de Keppel en la segunda mitad del siglo XIX: *en su nueva casa, ella no iba a andar pescando por ahí en canoa, sino que sería una mujer inglesa: se quedaría en casa y cuidaría de los niños* (Chapman, 2012, p. 493).

Sin embargo, estas mujeres navegantes aún están presentes y mantienen sus saberes, permaneciendo esta sabiduría práctica en la memoria de sus hijas/os y nietas/os: *Y mi mamá era la capitana. Mi mamá que estaba ella mandoneaba ahí y con timón* (Julián, diciembre de 2019); *Para las nutrias me contaba ella, eso era lo más duro que le tocó. Era buena para disparar ella, tenía buena puntería* (Julia, diciembre de 2019).

Además de ellas, fueron familias en general -mayoritariamente familias yagán- las que más vieron transformadas sus formas de vida:

Yo siento que cambió todo cuando empezaron a llegar la gente de la pesquera, de las lanchas, como que ahí se empezó a perder todo... la vida que teníamos nosotros era una vida tranquila. Andábamos nosotros como que el mar era de nosotros, andábamos por todos lados. Y era tan lindo de andar, pero ya después la Armada nos empezó a prohibir, de no navegar, como ahora no podemos navegar. Pero antes, todos andábamos por todos



lados, nos visitábamos los vecinos, y antes se hacían todos esos trabajos, por ejemplo el tiempo de la esquila ayudándose el uno al otro. Pero navegar era para nosotros lo más lindo, era una vida tan libre (Camelia, diciembre de 2019).

En la actualidad, los/as encargados/as del Museo Antropológico Martín Gusinde han coordinado iniciativas bajo la modalidad de proyectos, que buscan retomar las antiguas rutas de navegación, por lo que en los últimos años algunas familias yagán han salido a navegar por lugares significativos del archipiélago para la historia de la comunidad. Estos recorridos han sido acompañados de otros trabajos de memoria histórica con el pueblo yagán.

DISCUSIÓN

Ir (re)conociendo distintos modos de navegación en Cabo de Hornos, nos permite abrir la mirada desde una forma hegemónica (la pesca de centolla), hacia otras experiencias de navegación en sentidos y formas distintas. En esta sección analizaremos algunos de los efectos que las transformaciones en los modos de navegación generan sobre la vida social.

La descripción del devenir de los distintos modos de navegación presentes en las últimas décadas en Cabo de Hornos nos permitió advertir cómo ellos a su vez *entreson* fluidamente con características estructurales o estructurantes, con las que emergen y en las que estos modos de navegar también van influyendo, para dar lugar a otros procesos sociales. Esto se entiende ya que los objetos -también “máquinas” en lenguaje de Deleuze y Guatari (1972)- están inscritos en relaciones sociales. Por ello, cada embarcación y cada tecnología u objeto dentro de la embarcación, puede dar cuenta de aquellas interacciones (como intercambios comerciales, políticas, migraciones, acuerdos o crisis) e incluso relaciones socioecológicas (como presiones ambientales, disponibilidad de recursos y comportamiento de especies) que bajo condiciones específicas y de forma inmanente van dando origen a estas entidades (embarcaciones y tecnologías) y a una serie de otros procesos en los que estas máquinas participan y que fueron descritos durante la presentación de resultados etnográficos.

A continuación, revisaremos los principales efectos en la vida social que generaron las transformaciones en los modos de navegación:

El paso de una navegación familiar a una navegación individualizada y masculinizada bajo la figura del pescador de centolla

Como quedó explicitado en los relatos del apartado *pangas, chatas y chalupas*, esos modos de navegación comprometían a clanes completos y también a toda una urdimbre social en torno a la navegación que, ante la entrada de la pesca de centolla y otros procesos contemporáneos a ella, poco a poco se suspenden, dejando fuera a parte importante de las familias, principalmente a las mujeres.

Lo último se debe a ciertos factores como: i) las prácticas productivas que realizaban las mujeres arriba de botes y chalupas (pesca, caza, recolección, ganadería) desaparecen del mercado local ahora orientado a la industria de la centolla; ii) la interiorización de normas culturales externas en las cuales las mujeres no son navegantes y tienen a cargo el trabajo doméstico y la crianza de



los/as menores como mandato cultural, quedando a cargo del cuidado de los/as niños/as que se escolarizan y de los hogares en Puerto Williams; y por último iii) dado que las prácticas que ellas realizaban en la navegación (productivas y sociales como enseñar, movilizar a sus familias y reproducir relaciones sociales) no generan mercancías en la clave del capitalismo globalizado que opera en la región (exportación de centolla) su trabajo, rol y prácticas en la navegación son invisibilizadas y por tanto no tienen lugar en el sistema normativo impuesto por la Armada de Chile por el cual sólo existen carnet de permisos para navegar en función de la actividad de la pesca de centolla u otras actividades que generen mercancías como servicios turísticos o traslado de pasajeros por rutas permitidas.

Es importante agregar la omisión del rol de las mujeres en las fuentes históricas, antropológicas e institucionales del extremo sur de Chile, producidas en contexto de colonización y civilización entre los siglos XVI y XX. Sin embargo, tal como señala Bustamante (2019, p.189) la hegemonía masculina de estas fuentes documentales, heredadas del proceso de civilización del pueblo yagán y otros pueblos de la zona austral de Chile, *no debe insinuar la inexistencia de mujeres en esos contextos, más bien apunta a una forma europea y androcéntrica de observar, registrar y representar a la otredad*. En ese sentido, esta investigación permitió además de aportar en una mirada a su rol en la navegación, también romper con la asimilación y naturalización de sus universos de actuación a la vida privada, doméstica y maternal existente en las fuentes documentales de las mujeres indígenas de la zona austral de Chile (Bustamante, 2019); demostrando su rol protagónico en las actividades productivas de pesca, caza y recolección, y en responsabilidades públicas como traslado de personas y objetos, transmisión de conocimientos e intercambios comerciales a bordo de embarcaciones.

Los puntos i) y iii) mencionados anteriormente, sirven de igual forma para problematizar la salida de la navegación de otros actores además de las mujeres (niños/as, adultos mayores, perros u otros animales), que no se acoplan al esquema del pescador artesanal de centolla.

Todo lo anterior se relaciona con que gran parte de las nuevas generaciones estén alejadas de la práctica de la navegación, y que, a diferencia de sus padres y madres, no tengan la experiencia de haber navegado entre los canales, aprendido las técnicas de navegación, realizado las actividades productivas a ella asociadas, ni experimentado esta práctica como forma de vida.

El cambio desde los conocimientos locales, hacia una navegación con tecnologías globalizadas

En los relatos etnográficos pudimos observar cómo en los tiempos de pangas, chatas y chalupas, existió una autonomía de los/as navegantes en el producir los artefactos para la navegación, que hoy es muy difícil de encontrar: tanto la construcción de las embarcaciones, como en la producción de los implementos de pesca utilizados.

De esa forma se observó un proceso de disociación de las tareas de construcción/carpintería de embarcaciones con las de la navegación, tareas que se distancian también espacialmente, ya que actualmente las lanchas se fabrican y compran en Punta Arenas o en Chiloé; y los demás instrumentos o tecnologías como: motor, patecas, trampas, líneas o boyerines, provienen de distintas partes de Chile o el mundo. Las formas de acceder a estos instrumentos o embarcaciones



también cambian desde el trabajo comunitario, el trueque o la compra-venta local, al trato por trabajo o endeudamiento con dueños de embarcaciones o industrias pesqueras, que generalmente no son de la localidad.

La utilización de artefactos tecnológicos con los que se busca monitorear aspectos del medio circundante durante la pesca de centolla genera sin duda otro tipo de relaciones en el *entreser* de la navegación, particularmente entre navegantes y los elementos del entorno. Lo anterior hace eco en el mar con las ideas de alfabetización y ontologías oceánicas que plantea Amimoto (2019) para referir a los conocimientos de navegación no instrumentales de los hawaianos contemporáneos respecto al océano, el viento, las mareas, las corrientes, la arena, las algas, los peces, las aves y los cuerpos celestes, como un sistema interconectado que permite una forma distinta de moverse por el mundo.

Esta ontología oceánica, refleja en parte este punto del análisis, en donde observamos cómo en Cabo de Hornos las navegaciones, una vez transitando hacia la industria de la centolla, cada vez se alejan más de una navegación vinculada a un universo cultural mucho más amplio, que implicaba un trabajo con una diversidad de recursos y de relaciones/conocimientos/prácticas con el medio circundante, deviniendo hacia la especialización sobre una actividad y una especie. A la vez, los/as navegantes se van distanciando de su medio en relación con el conocimiento y manejo de factores ambientales, que ahora son monitoreados por tecnologías como los radares, GPS, ecosonda, etc.

La relación íntima en la que algunos/as navegantes continúan entresiendo con los canales y los vientos en sus embarcaciones, es crucial, pues como señala Amimoto (2019, p. 371) *la fusión del cuerpo con el paisaje marino permite una lectura de todos los recuerdos y conocimientos aprendidos en el tiempo y el espacio oceánicos, pero que han sido eliminados por rígidas construcciones coloniales de identidad, lugar y poder.*

El cambio de una amplia disponibilidad de especies y diversidad productiva, al declive y la concentración monoexplotadora de la centolla

La escala de explotación de centolla y centollón ha incidido en la disminución de estas especies. A ello se le agregan factores como el cambio ambiental global, la marea roja y otros hechos históricos como la caza excesiva de mamíferos marinos, que han hecho que cada vez las personas de Cabo de Hornos observen menos diversidad de especies conviviendo en este maritorio, y que estén a disposición de las comunidades como fuentes de alimento o parte de sus prácticas tradicionales. A lo anterior se le suma el hecho de que las centollas extraídas para la industria no puedan ser consumidas ni comercializadas a nivel local, al no existir plantas de tratamiento que cumplan con las normas sanitarias, lo cual pone sobre la mesa el tema de la soberanía alimentaria, ya que aquellos alimentos que se extraen de esta zona no están pudiendo ser aprovechados en su riqueza nutricional por un sector más amplio de la población local, sino solo por ciertos perfiles de clientes de los países que los importan.

A la baja en la diversidad de especies disponibles, se le suma una baja en la diversidad de actividades vinculadas a la navegación, las cuales pasan de ser variadas en el ámbito productivo (pesca, recolección, caza, ganadería, artesanía de ribera) y social (habitar en islas, intercambios



entre familias, trabajos cooperativos, estilos de vida seminómades), a sólo concentrarse en la extracción de centolla. Ésto se explica si lo entendemos en el marco del desarrollo extractivista instaurado en Chile post-dictadura, bajo el cual luego del conflicto con Argentina, se concretan las políticas neoliberales en Puerto Williams y la vida se reorienta netamente hacia esta actividad (Serrano, 2006).

Como sabemos, el extractivismo hace alusión al modo de acumulación de las economías latinoamericanas, el cual se basa en la apropiación masiva de recursos naturales y su exportación con bajo procesamiento a mercados internacionales (Svampa, 2019), a lo que podemos sumarle otros efectos propios de los modelos neoliberales sobre el trabajo asalariado -en Puerto Williams vinculado a las empresas pesqueras- como: la subproletarización intensificada (trabajo temporal, subcontrato, terciarización); la precariedad en los empleos y remuneraciones; la desregulación y pérdida de derechos sociales, la migración de trabajadores/as desde las periferias a los centros; la exclusión de los/as más jóvenes y los/as más viejos/as; el desempleo de grandes masas como consecuencia de la revolución tecnológica y la automatización; los procesos de calificación/descalificación, entre otros (Antunes, 2000).

Lo anterior nos insta a buscar formas de deconstruir la racionalidad capitalista y reconstruir alternativas, como nos propone Leff (2008). El reconocer y valorar otras prácticas productivas y otras formas de vinculación con los territorios y maritorios -como lo son los distintos modos de navegación- podría aportar en la construcción de una nueva racionalidad social, política, económica y cultural, indispensable para la transformación: *En este sentido la construcción de una racionalidad ambiental capaz de deconstruir la racionalidad económica, implica procesos de reapropiación de la naturaleza y de reterritorialización de las culturas* (Leff, 2008, p. 87).

El tránsito de un estilo de vida familiar seminómade y siempre en movimiento entre islas a una sedentarización en Puerto Williams

Por último, el cuarto efecto señalado se relaciona -entre otros factores ya mencionados como los procesos de escolarización, el conflicto limítrofe con Argentina y la entrada de la industria pesquera- a la gran normatividad que existe en torno a la práctica de la navegación.

Ésto se traduce en que haya una serie de controles que permanentemente regulan el tránsito de embarcaciones y con ello reducen o anulan las posibilidades de realizar una navegación con una orientación distinta a la de la pesca de centolla. No es sólo que los modos de navegación señalados en *pangas, chatas y chalupas* hayan sido desincentivados a partir de la oleada modernizadora; sino que, además, están fuertemente controlados y sancionados, haciendo que sólo sea posible navegar con una embarcación totalmente preparada para un modelo de navegación: la pesca de centolla, y con navegantes con carnet de pescador, armador o tripulante, codificado en función de esa actividad.

Lo anterior, como vimos en los relatos, ha sido difícil de llevar para una parte de la población local, pues como sabemos el navegar es también una forma de habitar en movimiento (Lazo y Carvajal, 2017), por lo que la movilidad es todo un sistema de relaciones que en este caso es muy valiosa



para la población local, y considerado un derecho ancestral por el pueblo yagán, el cual esperan poder recuperar en libertad:

Para nosotros lo importante es la recuperación de la navegación. El pueblo yagán sin mar no es pueblo yagán, así de simple. Entonces tienes que volver a recorrer tu territorio, a reconocer tu territorio, a mostrárselo a los jóvenes, una generación que casi no navegó. Y hoy en día estamos trabajando en eso, estamos trabajando en volver al mar, en volver a reconocer lugares, en donde nacieron tus ancestros, en donde murieron también, ¿Por qué no recuperar este espacio? ¿Por qué no ir a conocer tus lugares? ¿Por qué dejamos de hacerlo? (Dirigenta Comunidad Yagán Bahía Mejillones, julio de 2020).

Luego de conocer distintos modos de navegación y analizar los efectos de sus transformaciones para la población local, es importante destacar que cada uno de ellos está también en tránsito. Es así como presentan excepciones y variaciones, como por ejemplo: en el presente existen mujeres pescadoras de centolla (conocimos a una que realizaba la actividad, sin estar inscrita formalmente), al igual que niños y otros actores que se embarcan al margen de los protocolos establecidos; continúan existiendo múltiples conocimientos locales respecto a la navegación y el entorno biofísico en Cabo de Hornos, y de la misma forma los botes siguen siendo utilizados por algunas familias que realizan actividades tradicionales de pesca o recolección para consumo familiar.

Además de ello, existe motivación y trabajo por parte de algunos actores locales por revitalizar las prácticas tradicionales de navegación, como el mencionado caso de las iniciativas lideradas por el director del Museo Antropológico Martín Gusinde, y las reivindicaciones de la Comunidad Yagán Bahía Mejillones, quienes han proyectado la posibilidad de obtener una embarcación y luchar por su derecho ancestral a la navegación como pueblo canoero:

¿Por qué no pensar en una escuela? Imagínate tener una escuela de navegación yagán. Sería un sueño tremendo, de repente tener una escuela donde se enseñe todo lo que sean las técnicas del pueblo yagán. Entonces esos son sueños, son sueños que están y que se pueden concretar en algún momento (Dirigenta Comunidad Yagán Bahía Mejillones, julio de 2020).

El fomento y fortalecimiento de modos de vida y prácticas alternativas como los proyectados por la comunidad yagán, requieren apoyo político e institucional, e implican un aprendizaje. Como señalan Acosta y Brand (2018), no hay un plan maestro, sino ideas, visiones y prácticas de un Buen Vivir, que deben desarrollarse e instrumentarse en forma no autoritaria y considerando el contexto concreto: *La no existencia de un plan maestro es una de las mayores potencialidades, en tanto nos libera de aventuras dogmáticas y autoritarias impuestas desde arriba o, también, desde afuera* (p.119).



CONCLUSIONES

La navegación es una acción, un verbo en gerundio siempre siendo, sobre el curso de la historicidad. Por tanto, más que querer definir categorías cerradas de modos de navegar, observamos los momentos en los que bajo condiciones específicas éstos emergen con cierta estabilidad, y van siendo constantemente sometidos a nuevos influjos y transformaciones.

Mirar los modos de navegación desde un enfoque ecológico socio-material nos permitió advertir distintas áreas de la vida social en Cabo de Hornos. Solamente observando un bote a remo vemos cómo éste sintetiza materialidades que hablan de la ecología del sur (tipos de maderas utilizadas según región, vientos y corrientes), de hibridaciones culturales o colonización (tránsitos desde canoas tradicionales de corteza hacia canoas monóxilas, botes, chalupas y lanchas), globalización (motores japoneses, trampas norteamericanas) entre otros tantos procesos. Estas ecologías que navegan fueron una puerta de entrada para problematizar distintos aspectos relevantes para la población local. En nuestro caso de estudio, el observar las navegaciones actuales como la pesca de centolla e indagar en otras que coexisten o hasta hace poco eran las principales de la zona -en pangas, chatas y chalupas- nos permitió advertir transformaciones sociales y sus distintos efectos de forma fluida. Buscamos recrear la vida social de Cabo de Hornos y algunas de sus transformaciones desde la introducción de la industria centollera en los 70's hasta la actualidad en un sentido descriptivo, pero también imaginativo respecto a repensar sus posibilidades desde las experiencias y proyecciones de su población actual.

La crisis o invisibilización de éstos otros modos de navegación en Cabo de Hornos, se pueden entender a nivel global en el marco de las crisis civilizatorias propias de nuestro tiempo. Como plantea Marisol de la Cadena (2019), el Antropoceno -o como ella lo llama el *Anthropo-not-seen*- incluye tanto a los grupos dominantes que han construido las ideas hegemónicas sobre la humanidad, como a los no dominantes que son (*entreson*) inherentemente con otros no-humanos. El juego de palabras hace alusión a que, en el Antropoceno, tanto grupos dominantes como no dominantes habitan lo que "no se ve" y lo hacen en antagonismo. De la clase dominante no se ve su voluntad hacia la destrucción y su negación de la existencia y vida de la alteridad. Lo no visto incluye una guerra librada en contra de las entidades y prácticas generadoras de mundos que ignoran la separación naturaleza/cultura. Esta guerra silenciosa reinscribe la relación de fuerzas de destrucción o asimilación cultural. En este *Anthropo-not-seen*, el extractivismo o "progreso", sólo cambia en relación con quienes detentan los medios de producción, constituyendo formas de apropiación por polución como experiencias de destrucción de mundos. La denuncia de esta destrucción de mundos de vida ofrece la oportunidad para aperturas ontológicas que merecen nuestra atención. En línea con estas ideas, visibilizar otras ecologías, navegaciones y relaciones con lo no-humano es plantear y poner a la vista otras posibilidades de habitar, producir, co-crear y ser en el mundo.

Así, planteamos la posibilidad de observar este archipiélago de otras formas, viendo que los caminos a seguir pueden ser muchos, muchas las rutas de navegación y diversos/as sus navegantes, formas y motivaciones, en donde la población local y sobre todo la heredera de quienes la habitan hace siglos y siglos -el pueblo yagán y los/as navegantes del sur austral- pueden



mostrarnos caminos para re-crear este archipiélago considerando a sus distintos agentes y dando lugar, afablemente, al desenvolvimiento de las diversas expresiones de vida.

Agradecimientos

Agradecemos el financiamiento del FONDAP N°15150003 Centro de Investigación Dinámica de Ecosistemas Marinos de Altas Latitudes (IDEAL) y a la Escuela de Graduados, Facultad de Filosofía y Humanidades, Programa de Magíster en Desarrollo Rural, Universidad Austral de Chile, Valdivia, Chile.

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, A. y Brand, U. (2018). *Salidas del laberinto capitalista. Decrecimiento y postextractivismo*. Observatorio Latinoamericano de Conflictos Ambientales, Fundación Rosa Luxemburgo y Editorial Quimantú.
- Amimoto, K. (2019). Ontologías del mar. En A. Kothari, A. Salleh, A. Escobar, F. Demaria y A. Acosta. (Coords.), *Pluriverso, Un diccionario del posdesarrollo* (pp. 370-372). Icaria.
- Antunes, R. (2000). Las metamorfosis en el mundo del trabajo. *Revista Nómades*, (12), 28-37.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=105115263004>
- Blanco, G. (2021). Ecologies of repair: A post-human approach to other-than-human natures. *Frontiers in Psychology*, (12), 633-737. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2021.633737>
- Burawoy, M. (1998). The extended case method. *Sociological Theory*, 16(1), 4-33.
<https://doi.org/10.1111/0735-2751.00040>
- Bustamante, J. (2019). Acercamientos a la historia y reconstrucción de memorias de las mujeres indígenas de la zona austral de Chile. *Revista CUHSO*, 29(2), 188-217.
<https://cuhso.uct.cl/index.php/cuhso/article/view/1711/2589>
- Campos, G., Mellado, M., Pardo, L., Nahuelhual, L. y Bozzeda, F. (2019). La pesca artesanal: evolución y desafíos para su sustentabilidad. En L. Nahuelhual, I. Gómez, G. Campos y G. Saavedra (Eds.). *La región de Magallanes y Antártica Chilena frente al cambio global. Reporte regional* Centro IDEAL. (pp. 22-35). Centro IDEAL. <https://centroideal.cl/wp-content/uploads/2022/04/Reporte-IDEAL-CHILE-boceto-2911-web.pdf>
- Carabias, D. (2018). *Canoas monóxilas etnográficas de los nómadas canoeros de la Patagonia Occidental y Tierra del Fuego del Museo de Historia Natural de Valparaíso*. Servicio Nacional del Patrimonio Cultural.
- Chapman, A. (2012). *Yaganes del Cabo de Hornos. Encuentros con los europeos antes y después de Darwin*. Pehuén.
- Deleuze, G. y Guattari, F. (1972). *El Anti Edipo. Capitalismo y Esquizofrenia*. Paidós.
- Deleuze, G. y Guattari, F. (1988). *Mil Mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Pre-textos.
- De la Cadena, M. (2019). Uncommoning nature: stories from the anthropo-not-seen. En P. Harvey, C. Krohn-Hansen y K. G. Nustad (Eds.), *Anthropos and the material* (pp. 35-58). Duke University Press. <https://doi.org/10.1215/9781478003311-003>



- Harambour, A. (2017). Partes del exterminio: la barbarie de la civilización o el genocidio selknam en la Tierra del Fuego. *Revista La Roca*, 4, 38-58.
- Ingold, T. (2012). Toward an ecology of materials. *Annual Review of Anthropology*, (41), 427–442.
<https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-081309-145920>
- Ingold, T. (2018). One world anthropology. *HAU: Journal of Ethnographic Theory*, 8(1/2), 158–171.
<https://doi.org/10.1086/698315>
- Lazo, A. y Carvajal, D. (2017). Habitando la movilidad: El viaje en lancha, los objetos y la experiencia de la movilidad en el archipiélago de Quinchao, Chiloé (Chile). *Revista Austral de Ciencias Sociales*, (33), 89-102. <https://doi.org/10.4206/rev.austral.cienc.soc.2017.n33-06>
- Leff, E. (2008). Decrecimiento o desconstrucción de la economía: Hacia un mundo sustentable. *Revista Polis*, 7(21), 81-90. <https://doi.org/10.4067/S0718-65682008000200005>
- Nuñez, A., Molina, R., Aliste, E. y Bello, A. (2016). Silencios geográficos en Patagonia-Aysén: Territorio, nomadismo y perspectivas para re-pensar los márgenes de la nación en el siglo XIX. *Revista Magallania*, 44(2), 107-130.
<http://www.magallania.cl/index.php/magallania/article/view/862/746>
- Orquera, L. y Piana, E. (2020). Calibración radiocarbónica en la región del canal Beagle. *Relaciones de la Sociedad Argentina de Antropología*, 45(1), 201-221.
<http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/101295>
- Richard, N., Moraga, J. y Saavedra, A. (2016). El camión en la puna de Atacama (1930-1980). Mecánica, espacio y saberes en torno a un objeto técnico liminal. *Estudios Atacameños*, (52), 177-199. <https://revistas.ucn.cl/index.php/estudios-atacamenos/article/view/641>
- Sahlins, M. (1974). *La economía de la Edad de Piedra*. Akal.
- Serrano, A. (2006). *Memorias recientes de la Región del Cabo de Hornos*. FONDART 2005.
- Svampa, M. (2019). *Las fronteras del neoextractivismo en América Latina: conflictos socioambientales, giro ecoterritorial y nuevas dependencias*. CALAS.
http://calas.lat/sites/default/files/svampa_neoextractivismo.pdf
- Tsing, A. (2015). *The mushroom at the end of the world: On the possibility of life in capitalist ruins*. Princeton University Press.

Recibido el 7 Nov 2022

Aceptado el 18 abr 2023