

HiSTOReLo

Vol 3, No. 6 / julio - diciembre de 2011 / ISSN: 2145-132X

REVISTA DE HISTORIA REGIONAL Y LOCAL

De remeros a pasajeros: Memorias de viajes y cambios sociales en una isla de Chiloé, Chile

*From rowers to passengers: Travel memories and
social changes in a Chiloé island, Chile*

Cristian Andrés Yáñez Aguilar
Universidad Austral de Chile, Chile

Recepción: 12 de agosto de 2011
Aceptación: 15 de noviembre de 2011

Páginas 231 - 252

i

De remeros a pasajeros: Memorias de viajes y cambios sociales en una isla de Chiloé, Chile

*From rowers to passengers: Travel memories and
social changes in a Chiloé island, Chile*

Cristian Andrés Yáñez Aguilar*

Resumen

El artículo aborda los viajes marítimos que hombres y mujeres de isla Quehui (Archipiélago de Chiloé, Región de los Lagos, Chile) realizaban para llegar a Castro (capital provincial), en la primera mitad del siglo XX. El autor se apoya en relatos ofrecidos por pobladores locales y rinde cuenta del entorno social de la comunidad en torno a tales rutinas. El texto describe la aparición de la lancha a motor, que reemplaza las prácticas anteriores de navegación, y su impacto social en los isleños. La construcción del texto se apoya en un trabajo de campo realizado en la zona de estudio, la utilización de la técnica de entrevistas y una revisión bibliográfica.

* Licenciado y Magíster en Comunicación Social de la Universidad Austral de Chile. Correo electrónico: cyanezaguiar@gmail.com

Palabras claves: Historia local, memoria oral, cambios sociales, *oralitura*, Chiloé

Abstract

The article is about the sea voyages that men and women from the Quehui island (Chiloé archipelago, Los Lagos region, Chile) had to do during the first half of the 20th century for reaching Castro (provincial capital). The author is based on stories from the local settlers, and the text describes the community social environment around such routines. The article describes the motorboat arrival which replaces the previous navigation practices, and its social impact on islanders. The article is based on a fieldwork carried out in the study area, the use of interviews as a technique and a bibliographic study.

Keywords: *Local History, Oral Memory, Social Changes, Oraliture, Chiloé.*

Planteamiento inicial

“La primera vez que llegó una radio¹ a la isla, la persona que la traía la encendió en el camino y nosotros, que trabajábamos por ahí cerca, nos asustamos mucho, cómo era que salía esa voz desde un aparato tan chico” (sic) recordada a sus 97 años Luzmira Vidal Vera, poco tiempo antes de fallecer (Entrevista 2006).² Recordar su relato, sentada tras una estufa vetusta, es sumergirse en hechos, experiencias y tradiciones que permearon su vida y siempre guardó en la memoria. Sus recuerdos se remontaban a las experiencias vividas a mediados del siglo XX en la isla de Quehui, un territorio con poco más de mil habitantes, donde la historia local aun permanece en la memoria y la oralidad de sus habitantes.

Este trabajo se enmarca en lo que Elicura Chihuailaf (1999) denomina como oralitura, es decir, la escritura de aquel conocimiento que existe en la oralidad. Siguiendo su planteamiento, proponemos que el relato reconstruido a partir de las voces de personas adultas de Quehui, constituye un ejercicio de oralitura porque se escribe aquel conocimiento que vive en la oralidad. Al respecto, Chihuailaf (1999, 62) señala que se trata de:

La Palabra mantenida en la Memoria, movida por ella, desde el hablar de la fuente que fluye en las comunidades. La palabra escrita no como un mero artificio lingüístico (no me estoy refiriendo a la noción de artificio que todo lenguaje cumple permanentemente) sino como un compromiso presente del sueño y la Memoria.

El ejercicio propuesto se ajusta a los criterios antes mencionados, porque también consiste en escribir aquel conocimiento que permanece en la memoria de un conjunto de personas, que vivieron como remeros y conocieron la transición hacia las lanchas a motor. Dicha oralitura es referida a los viajes marítimos y también a las

1. Entiéndase como un receptor de radio

2. Los vecinos de Quehui recuerdan a Aureliano Velázquez, un hombre que vivió en la isla y que, en la década del 60, trabajó con radioaficionados para comunicar a los vecinos después del terremoto de ese año. En 1962 fundó radio Chiloé, la más antigua que hoy está vigente en esta provincia del sur del país.

actividades sociales que nos permiten caracterizar la temporalidad y perspectiva de los actores.

El presente texto es un relato con el cual se sugiere cómo la adopción de la lancha a motor —entendida como un medio distinto respecto de las formas de viaje anteriores que tenían un carácter más bien colectivo— puede ser leída como un primer indicio de cambio social. Ésta y la mejora de las condiciones de viaje implicaron el paso de una forma de vida colectiva, a otra caracterizada por el individualismo —de remeros a pasajeros—, síntoma de un cambio que se consolidó con transformaciones recientes.³ En este sentido, es posible advertir cómo la apropiación local de una serie de elementos de la modernidad minó modos tradicionales de relación, que se caracterizaban por la fuerte cohesión social y la reciprocidad en las relaciones sociales.

Un sitio de destino era Castro, ciudad ubicada a 32 millas marinas de Quehui, donde a principios del siglo XX, los isleños viajaban para comercializar productos del campo y obtener bienes para el consumo doméstico con migrantes yugoslavos, que comercializaban patatas con los habitantes del archipiélago.⁴ La memoria de los antiguos remeros, evocada en este texto, se remonta a los años en que los viajeros navegaban días enteros para comercializar con los yugoslavos. Eran tiempos en

3. En la década de los noventa se instalaron en Quehui —como ya lo venían haciendo en gran parte de Chiloé desde el decenio anterior— las empresas salmoneras, generando un profundo cambio social, transformando la dimensión cotidiana de hombres, mujeres, niños y explotando el mar que paulatinamente ha dejado de estar en manos de los isleños. Estos cambios han provocado una migración a la ciudad que, en general, no implica una mejora en la calidad de vida de las personas, al contrario, muchas veces el deterioro de las condiciones de vida es evidente, especialmente cuando la gente vende sus terrenos para trasladarse a la ciudad y sus posibilidades de empleo son precarias. Esta situación estuvo acompañada de un proceso económico, político y social externo con repercusiones locales, y plausible de evidenciar desde la perspectiva de los lugareños.

4. Castro sigue siendo el principal destino urbano, dada su condición de comuna y capital de la provincia de Chiloé. Los isleños viajan a Castro para visitar familiares, comprar harina, vender papas, trigo y animales. Los viajes se realizan de lunes a sábado en embarcaciones a motor que salen una vez al día y que tardan dos horas y media.

que los viajes se realizaban con botes a remo y lanchas veleras.⁵ Por ello las fuentes de información primaria del artículo son entrevistas realizadas entre 1998 y 2010, a personas mayores de 50 años de Quehui y que vivieron en la isla durante la primera mitad del siglo XX. Todas las entrevistas se realizaron en el domicilio de los informantes, la mayoría en Quehui y algunas en Castro, ciudad a donde migraron en el último tiempo.

El enfoque de este trabajo es particular a una historia oral interpretativa, que apoyándonos en Inés Mudrovicis (2005) busca la veracidad en los datos y pretende centrarse en las visiones de mundo enunciadas por los sujetos, y las construcciones que los sujetos hacen de los eventos en que participaron. Sin desconocer, el uso de fuentes secundarias para contextualizar los relatos, y en ningún caso para legitimar o deslegitimar las voces de los entrevistados.

Antecedentes contextuales

La isla de Quehui pertenece a la Comuna de Castro en la Décima Región de Chile, posee un clima templado y marítimo, se ubica a 37 kilómetros de la ciudad de Castro y cuenta con una superficie de 27,58 km². Su población supera las mil personas y en su interior existe una red de 28 kilómetros de caminos en los que transitan yuntas de bueyes con carretas a rueda, trineo y, en los últimos años, camionetas. La isla se compone de cuatro sectores pequeños: San Miguel, Camahue, Los Ángeles, Peldehue y un estero que conecta los sectores San Miguel y Los Ángeles.

Escritos del siglo XVIII describen a Quehui como “pueblo de indios” con capilla. La isla recibió la visita de las Misiones Circulares que realizaban los jesuitas, quienes cada año llegaban para enseñar la doctrina cristiana y fundar pueblos en torno a un santo patrono. En 1791 el franciscano Pedro González de Agüero escribe su obra *Descripción Historial de Chiloé*, donde señala que:

5. La primera lancha a motor apareció hacia 1960 gracias a Orlando Torres Yates, subsidiario de una tradición marinera heredada de su bisabuelo John Yates Garden, navegante inglés que murió en Quehui y que acompañó a personajes como Enrique Simpson y Charles Darwin.

Las islas pobladas de que se compone aquel archipiélago son veinticinco. Están repartidas en sólo tres curatos, nombrados Santiago de Castro, San Antonio de Chacao y San Miguel de Calbuco. El primero, cuya principal Parroquia está en la ciudad de Castro, tiene a su cargo, fuera de ésta, cincuenta y un pueblos, situados en los territorios que a continuación de ellos diré: nercón, (volverse a su lecho el río; recalar el agua en el suelo), Llau Llau, (hongo comestible que crece en el coigue, árbol semejante al carballo o roble gallego, a este hongo parasitario se le conoce también como digueño y equivale a la landra del carballo); Puteumún ('entre árboles, como arrayanes y eucaliptus') [...] *Quehue*, ('sitio de los cinco lugares').⁶

Herencia de un marino inglés

En pleno siglo XIX, Yohn Yates Garden, inglés de nacimiento, se desempeñó como "práctico" en el sur de Chile, es decir, su función era guiar el rumbo de la embarcación, actuando como una especie de brújula humana. Cumpliendo esta labor, acompañó a Charles Darwin a bordo del *Beagle*, y al Almirante Simpson en su viaje de reconocimiento para el levantamiento de mapas marítimos en la zona sur austral. Según señala Sergio Millar (2005, 9) en un artículo periodístico, "Yates nació en Inglaterra en 1810. Descendiente de una familia de marinos, siendo muy joven abrazó la misma carrera y era sí un muchacho cuando arribó a Chile". Después de asentarse en Chiloé, se casó con Juana Williams, quien nació en Bristol y estaba relacionada con la familia de John Williams Wilson. Este último sirvió a la marina de Chile y fue padre de Juan Williams Rebolledo, quien más tarde se transformó en Comandante en Jefe de la Escuadra Chilena durante la Guerra del Pacífico (1879-1883). En definitiva, tanto Yates como su esposa eran europeos, que llegaron a Chiloé en el contexto de la naciente organización del Estado Nación de Chile y participaron en la marina.

Testimonios históricos señalan que Yates recolectaba cuero y aceite de lobos marinos, actividad que realizó durante muchos años, al igual que se desempeñó

6. La cursiva es del autor. Cf. en Moure 2009, 8.

como guía marítimo.⁷ Dante Montiel (2008, 55) cuenta que, “ya casado y viviendo en Ancud reinicia sus actividades laborales, consolidando paulatinamente a su familia, navegando generalmente hacia la Isla de Quehui, cercana a Castro”.

En 1834 navegó guiando la embarcación durante la excursión hidrográfica al mando de Fitz Roy —donde viajaba el naturalista Charles Darwin— en las embarcaciones *Adventure* y *Beagle*.⁸ Durante este viaje recorrieron, “las costas de Ancud, Quinchao, Castro, Lemuy y San Pedro, excursionando posteriormente por los archipiélagos de Guaitecas y Chonos” (Montiel 2008, 56).

En 1843 participa, durante una etapa del viaje que realizó la goleta *Ancud* al mando de John William Wilson, en la toma del Estrecho de Magallanes por parte del Estado de Chile. En 1857, Yates acompañó a Francisco Hudson en la goleta *Janequeo* en expediciones al istmo de Ofqui en búsqueda de un paso vía canales hacia el Golfo de Penas, tarea que resultó fructífera. Entre 1870 y 1873, Enrique Simpson realizó el levantamiento hidrológico y de navegación del sur austral. Yates participó, desde la segunda expedición y hasta el final del trabajo, guiando las embarcaciones por los territorios sobre los cuales se levantaron cartas de navegación. Millar (2005, 9) señala que:

cuando el entonces Capitán de Corbeta Enrique Simpson fue comisionado para completar los estudios del territorio de Aysén [...] fue el práctico Yates quien le ayudó a conducir la corbeta “Chacabuco” en las costas occidentales patagónicas, archipiélago de Chonos, Río Aysén, Península de Taitao, Río Huemules, Canal Peluche y en todas esas aguas de bajos y de rucas.

Yohn Yates Garden también colaboró con el Teniente de Marina en Chile, Agustín Garrao, en viaje de reconocimiento a la región de Palena, inmediatamente al sur de Chiloé. Además, junto a dos extranjeros, habría fundado el primer establecimiento de esa zona. Millar lo define como “un plano vivo de las innumerables islas y canales de los archipiélagos del sur” (Millar 2005, 9).

7. El guía marino esta también conocido como: Práctico de Costa.

8. La embarcación cuando se echó al mar en 1920, tenía 10 cañones y 30 metros de eslora.

En sus últimos años de vida dejó Ancud y se fue a vivir a Quehui donde falleció y fue sepultado en 1900. Fruto de su matrimonio con Juana Williams tuvo dos: Ramón Yates Williams⁹ y Francisco Yates Williams. Éste último se casó con Mercedes Andrade Bórquez y sus hijos fueron:

Asunción Yates Andrade, Filomena Yates Andrade, Emilia Yates Andrade, Carmela Yates Andrade, Ramón Yates Andrade, Francisco Yates Andrade, Magdalena Yates Andrade, Juan Yates Andrade y Elena Yates Andrade. Esta última se casó con Pedro Torres Pérez y sus hijos fueron Lavinia Torres Yates, Celmira Torres Yates, Pedro Torres Yates, Fidelina Torres Yates y Ramón Torres Yates (Montiel 2008, 69).

De los nombres antes mencionados, Fidelina y Ramón Torres Yates tienen descendencia directa en la isla de Quehui. En el contexto de esta investigación, el nombre de Ramón Torres es relevante debido a que fue la persona que construyó y capitaneó la primera lancha a motor que realizó la travesía entre Quehui y Castro, modificando los viajes a remo.

Memorias de remeros

A principios del siglo XX, las familias yugoslavas Yurak y Micerda llegaron a Castro estableciéndose como comerciantes. Se dedicaron a comerciar con patatas, las cuales compraban a productores de las islas y luego las exportaban. Para la comercialización establecieron bodegas en las cuales dormían las personas de las islas durante su estadía en Castro. Para la venta, los isleños llevaban además de papas, cerdos, corderos, gallinas y trigo.

A sus 97 años, Vidal Vera del Sector de San Miguel, recordó los viajes que se realizaban en los albores de 1940. Según su relato, “íbamos en bote a remo, llevábamos a vender nuestras papitas y llegábamos a unas bodegas que tenían unos

9. Los descendientes de Yates Williams se encuentran en la ciudad de Puerto Montt, capital de la región de Los Lagos, al norte de Chiloé.

austríacos (sic). Ahí hacíamos nuestra comidita, nuestra camita para después dormir con nuestra carga; al otro día empezábamos a vender (sic)” (Entrevista 2006).

En Quehui, alrededor de diez viajeros se reunían a las ocho de la mañana para cargar el bote y comenzar el viaje. Los remadores se preparaban para navegar las 32 millas marinas que separan la isla Quehui de Castro. El tiempo de viaje no era estable y dependía de la lluvia, la corriente y el viento. En una segunda entrevista, Vidal Vera contó que cuando las condiciones eran favorables, “salíamos en la mañana y llegábamos a medianoche” (Entrevista 2007), pero cuando ocurría lo contrario, se hacía *quelcún*; esto significaba que pasaban a la costa más cercana y allí esperaban —durmiendo más de una noche si era necesario— a que las condiciones climáticas mejoraran para seguir navegando. Ramón Orlando Torres Yates recordó que, “la gente pasaba a acampar donde había buenos puertos, hacían una carpa y cocinaban dentro de la embarcación. Ahí esperaban que el tiempo mejorara para seguir viajando” (Entrevista 2007).

Cuando volvía la calma, se continuaba el viaje. Había ocasiones en que se debía hacer *quelcún* más de una vez en un solo viaje, sobretodo, cuando se mezclaba el viento con el oleaje y la lluvia. Otras veces, cuando las olas no eran lo suficientemente violentas como para detener el viaje, los remadores hacían *cruzás*, maniobra que consistía en avanzar de una costa a otra para evitar que la ola golpee de frente a la pequeña embarcación. Los botes nunca salían de Quehui con mal tiempo, pero como el viaje era largo, los temporales aparecían a mitad de camino. Así, los isleños remaban durante horas, a veces días, para llegar al pueblo.

Si con buenas condiciones el viaje duraba unas 15 horas, cuando las condiciones eran malas, el tiempo aumentaba en forma considerable. Esto generó situaciones difíciles. Isaías Avendaño Oyarzo vive en el sector El Estero. En su hogar habla de lo agotador que eran esos viajes. A sus casi 80 años y tras un leve silencio, respira hondo y relata: “La primera vez que viajé a Castro nos pilló un viento norte y tuvimos que volver después de ocho días, yo tenía a mí hermana mayor enferma, pero cuando llegamos había fallecido” (Entrevista 2006).

Una vez en Castro, se quedaban allí hasta tres días; todo dependía de la rapidez con que vendían sus productos. Una vez terminada la venta, compraban víveres para abastecer la despensa de la casa y preparaban el retorno. Vidal Vera contó que estos viajes se realizaban tres o cuatro veces en un año, porque eran necesarios para la subsistencia. En aquel tiempo, con mayor frecuencia que en la actualidad, los hombres viajaban a la Patagonia argentina o chilena para trabajar en las estancias durante la temporada de esquila de ovejas. Luego volvían a Quehui para pasar la mitad del año restante con los recursos que habían obtenido. La mayoría retornaba hablando con acento trasandino y usando el “che”¹⁰, jugando truco y vistiendo la boina vasca como parte de un interesante proceso de apropiación cultural; pero ese trabajo sólo duraba medio año y los quehuinos recuerdan que, para subsistir, era importante realizar ventas en Castro.

Ana Díaz Vera, vivió en el sector de San Miguel. Fue partera¹¹, rezadora y fiscal.¹² Participó de estos viajes y a sus 87 años recordó, que en el sector donde ella vivió, (San Miguel) había varios botes. Uno de ellos pertenecía a su marido, Efraín Gómez. En esa embarcación se cargaba papas, trigo, vacunos y porcinos, ocupando gran parte del espacio disponible.

En cambio Isaías Avendaño Oyarzo (Entrevista 2006) recuerda que en Castro se reunían con los vendedores de otras islas. Eran momentos de trabajo, pero durante el tiempo libre se conversaba y, en las noches, se jugaba a las cartas. Avendaño Oyarzo recuerda: “cuando alojábamos en las bodegas de los yugoslavos, nos juntábamos con los Chaulinec, los Chelín (sic) y conversábamos muchos, se pasaban buenos momentos”.¹³

10. Característica del modo de hablar de las personas que viven en Argentina y en las regiones australes de Chile

11. Encargada de acompañar los partos en la isla

12. Laico que está a cargo de una capilla en Chiloé.

13. Una característica del modo de hablar de las “personas mayores” de Chiloé, es designar el gentilicio anteponiendo el artículo plural y el nombre de la isla o ciudad de procedencia. Por ejemplo, no dicen los santiaguinos sino “Los Santiago”. Por eso cuando recuerdan a la gente que se encontraban en Castro hablan de “los Chelín y los Chaulinec”, que son islas del archipiélago de Chiloé.

El profesor Juan Ruay Aguilar vive en Castro, pero nació y vivió hasta su juventud en la isla de Quehui. Su relato se remonta hacia 1950, cuando aparecen varios chalupones a vela, de mayor tamaño que los botes a remo, y que permitían trasladar un mayor volumen de carga. Según dice: “mi padre que se llamaba Erasmo tuvo un Chalupón a Vela, porque cuando era soltero tuvo un negocio de abarrotes. Viajaba seguido para abastecerlo con productos que compraba en Puerto Montt y Castro” (Entrevista 2007). Ruay Aguilar cuenta que su padre tenía un marinero de confianza que se llamaba Segundo Mansilla y que ambos salían de amanecida desde Quehui con destino a Castro. Según cuenta, la salida era de madrugada, “para llegar en la tarde a Puerto El Bote” (Entrevista 2007). Llegar allí significaba avanzar la mitad del trayecto. En ese lugar los navegantes cocinaban y dormían para continuar el viaje la mañana siguiente y llegar a Castro al mediodía. Sin embargo, la mayoría de las veces había viento norte y el viaje duraba hasta cuatro días.

Otras personas también fueron construyendo chalupones de mayor tamaño. Uno de ellos fue Manuel Vidal quien, según dijo Luzmila Vidal, “podía (cargar) como doscientos sacos de papas” (Entrevista 2007). Héctor Obando también tuvo un chalupón de grandes proporciones, al igual que Orlando Torres Yates, cuya embarcación velera era más pequeña.

Vida social y folklore

Las memorias sobre los remeros datan aproximadamente de los años 1930 a 1960; lo cual permite describir algunas prácticas sociales de los isleños, que contribuyen a contextualizar un período caracterizado por relaciones de reciprocidad y activa vida social.

Prueba de ello son las actividades laborales, recreativas y festivas, de las cuales muchas tienen vigencia. Por ejemplo, la gente de la isla recuerda la fiesta de El Chalilo. Esta actividad se realizaba en febrero durante los días previos al inicio de la cuaresma, cuyos cuarenta días, hasta llegar a la Semana Santa, eran de profun-

da reflexión. Durante esas semanas la gente vestía de negro, hablaba bajo y asistía semanalmente a la capilla. Enedina del Carmen Alvarado Alvarado (Entrevista 2006) vivió su infancia en la vecina isla de Chelín y recuerda: “acá eso se celebraba el domingo Chalilo y la gente se tiraba mucha agua, sobre todo cuando se estaba desprevenido”. En aquel tiempo, las mujeres bajaban a buscar agua a los pozos con *chungas*,¹⁴ que cargaban al hombro: “ahí uno llegaba de repente y les tiraba cuanto agua querían (sic) y nadie se podía enojar porque era Chalilo [...] era una fiesta”. La actividad consistía en tirarse agua gritando ¡Chalilo! Alvarado Alvarado agrega que se tiraban agua “con baldes y chungas nomás porque no había otra cosa”.

Otra actividad recreativa, sin vigencia social en la actualidad, fueron los *paseos*. Todo empezaba cuando un vecino invitaba a otro, denominado Compadre, para que asistiera a una fiesta en su casa. El día de la fiesta, el visitante llegaba junto con su familia donde el dueño de casa. Este último cerraba las puertas y ventanas. Cuando llegaba el invitado, llamaba a la puerta y el dueño de casa respondía en un diálogo ritualizado que duraba algunos minutos. Al rato, el invitado entraba a la casa y era recibido con comida preparada especialmente para él y su familia. La actividad comenzaba al caer el sol. En la reunión, los adultos conversaban sobre la siembra de papas, las faenas diarias que aseguraban la subsistencia y los viajes a Castro. Finalmente venía la fiesta donde, por lo general, había un acordeonista que tocaba cuecas,¹⁵ cuyas letras eran improvisadas. Los asistentes bailaban hasta el amanecer. A sus 91 años, Agustín Vidal Vidal (Entrevista 2007) recordó Los Paseos en que participó durante su juventud. De acuerdo a su relato, la persona invitada debía conseguir un número determinado de *pagas*, que eran otras personas que asistirían hasta la casa de quien invitaba. Todo corría por cuenta del anfitrión, salvo los músicos, que los llevaba el invitado.

Otra actividad festiva era la *venta de chicha*. En Peldehue, esta actividad se realizaba en casas de vecinos, y consistía en que una familia buscaba a un músico

14. Balde de madera que las personas usaban sobre los hombros en Chiloé.

15. Danza que se ejecuta en parejas, proviene de la zamacueca y su extensión con el nombre de Cueca o Chile, se extiende a lo largo de Chile, Argentina, Bolivia, Ecuador y México.

acordeonista, para el 18 de septiembre o 12 de octubre. Los dueños de casa ofrecían un baile y vendían chicha de manzana. Más recordados aún son los *medanes*. Cuando una familia necesitaba papas o animales organizaba esta actividad, buscaba músicos y preparaba una comida para los vecinos. El día del Medán, la gente del sector llegaba con papas para la familia y ésta en respuesta les ofrecía abundante comida y chicha. Uberlinda Velásquez Cárdenas (Entrevista 2010) de 82 años recuerda:

Yo cuando ya tendría mis 17 años ya participaba en los medanes y recuerdo que la primera vez que bailé una cueca no sabía bailar, pero miraba y repetía lo que hacían los demás, y no quería bailar porque me daba vergüenza. Entonces recuerdo que mi mamá decía - baila nomás si tienes que aprender [...] y había un acordeonista y un guitarrista en todos los medanes.

Y agrega:

Había un momento en que te daban la bienvenida, te daban una mistelita y después la conversación y empezaban a cantar, a bailar y a tomar chicha. Entonces después ya tipo diez de la noche decían: –bueno, ¿y a que hora es el caliente? (golpeando las manos), entonces había esos ollones grandes, y los ponían en el fogón. Entonces, sentaban ahí eso con azúcar y lo servían tibio. Más tarde hacían un ponche de chicha que era con huevo batido.

Curaco de Vélez es una localidad que se ubica en la Isla de Quinchao. Alrededor de 1930 la gente de Quehui viajaba hasta ese lugar, porque allí había molinos de agua.¹⁶ Éstos eran utilizados por personas de distintas islas para moler el trigo y —una vez de vuelta— preparaban el pan. Luzmila Vidal contaba que desde Quehui salían varios botes con destino a Curaco de Vélez.

En definitiva, el período en que, de acuerdo a los relatos, se realizaban los viajes entre Quehui y Castro en botes a remo, corresponde a un momento en que prevalecía una profunda cohesión social, materializada en las actividades descritas y que en la actualidad, junto con el advenimiento de la modernidad, han desaparecido en su mayoría.

16. Datan de la segunda mitad del siglo XVI.

Los primeros viajes a motor

Fruto del matrimonio de Elena Yates Andrade con Pedro Torres Pérez, en 1923 nació Ramón Orlando Torres Yates, bisnieto del inglés John Yates, quien nos cuenta: “desde niño, mi mamá contaba que sus abuelos vinieron de Inglaterra y fueron los exploradores de las islas Guaitecas y de ahí quedó una tradición (marítima) en el resto de la familia” (Entrevista 2007).

A sus 17 años, Torres Yates se embarcó en una nave de la Marina y viajó hasta Antofagasta en el Norte Grande de Chile. El regreso lo hizo por vía terrestre. Más tarde comenzó a trabajar con productos de la tierra que luego vendía en Castro. En 1950 construyó una lancha a vela en Quehui. Según cuenta, “viajaba a Castro y me acompañaba una sola persona. No llevaba pasajeros porque era una embarcación pequeña. El velero era de seis metros y se podían cargar 15 sacos de papas, más un poco de avena que llevaba a Castro” (Entrevista 2007).

Tiempo después, cuando cumplió 38 años, tuvo la primera lancha de pasajeros a motor que viajó entre Quehui y Castro. Según recuerda, “la compré donde don Alfredo Andrade de Rauco.¹⁷ Antes no había camino entre Rauco y Castro y la gente viajaba en esa embarcación”. Fue así como en 1964, recién se habilitó el camino terrestre, Alfredo Andrade vendió la lancha a Torres Yates. Esta embarcación realizó el recorrido Quehui–Castro durante cuatro años, reduciendo el tiempo viaje a sólo un par de horas.¹⁸ Al principio, la lancha Anita navegó con pasajeros a Castró, sólo los días lunes. Había terminado el tiempo de las lanchas veleras y los botes a remo. Después, Torres Yates construyó una lancha a motor que bautizó como María Elena, una lancha de ciprés que navegó por casi 30 años. Según dice,

17. Localidad que se ubica en la Comuna de Chonchi al sur de Castro en la Isla Grande de Chiloé. El transporte de Rauco a Castro se realizaba vía marítima antes que se construya la ruta terrestre que actualmente une ambos lugares. Una vez que se construyó la carretera, la lancha que realizaba dicha travesía fue vendida a Orlando Torres de Quehui transformándose en la primera embarcación de pasajeros a motor que viajó entre esta isla y Castro.

18. Hasta entonces, el tiempo de duración fluctuaba entre un día completo con buen tiempo, hasta una semana cuando las condiciones adversas

“esa embarcación siempre la dirigí en forma personal hasta que cumplí 75 años” (Entrevista 2007).

Alfredo Martínez —otro vecino de la isla— fue la segunda persona en realizar viajes a Castro con su lancha Carmencita. Torres Yates cuenta que, “al principio las dos lanchas viajábamos el mismo día”, pero después se estableció un calendario: los lunes navegaba su embarcación María Elena, y los jueves La Carmencita, de Alfredo Martínez. El profesor Juan Ruay (Entrevista 2007) —aún joven por esos años— recuerda que: “ambas embarcaciones eran relativamente pequeñas, luego con el paso de los años se fueron incorporando lanchas de mayor tamaño”. Con el tiempo aparecieron nuevos constructores de lanchas y el servicio se extendió de lunes a sábado. Esta situación perdura en la actualidad.

La embarcación Anita y el inicio de viajes regulares a Castro por parte de Torres Yates, significaron para él revitalizar una tradición marinera heredada de su bisabuelo. En la actualidad, sus hijos dirigen embarcaciones que realizan el recorrido y existen más “lancheros” que realizan diariamente la travesía entre Quehui y Castro.

Los viajeros, que hasta entonces eran remeros y que viajaban largas horas en botes a remo o lanchas veleras —resolviendo colectivamente todos problemas del viaje— se transformaron en pasajeros. Lo anterior implicó que comenzaran a cancelar un valor de dinero estable por el pasaje y, paulatinamente, se fue consolidando una relación de clientes respecto al dueño de la lancha y su tripulación. Ya no tenían que preocuparse de los eventuales problemas del trayecto; ahora sólo debían estar en el puerto a la hora de salida y cargar sus animales en la embarcación.

Con el tiempo, también se fue diversificando la construcción de embarcaciones a motor cambiando significativamente diversas prácticas sociales. Años más tarde, en la vecina isla de Chelín y en el sector de Camahue de la isla Quehui, se establecieron centros de cultivo de salmón, especie introducida, para lo cual se requirió de personal para trabajar como obreros de dichos centros. Así comenzó una masiva contratación de personal: hombres y mujeres que dejaron las labores colectivas y se transformaron en asalariados. Por consiguiente, de manera paulatina comenzó

a mermar la cantidad de hombres que viajaban a la Patagonia. Actividades como la *minga*,¹⁹ los *medanes* y las labores agrícolas colectivas también perdieron vigencia porque cada uno contó con recursos económicos y un horario laboral estable.

Por último, las fiestas se transformaron en un espacio donde —a diferencia de las diversiones reseñadas de antaño— las instituciones organizadoras comenzaron a contratar grupos musicales y vender bebidas alcohólicas a los asistentes. Los antiguos acordeonistas que amenizaban las *ventas de chicha o medanes* con sus cuecas improvisadas dieron paso a nuevos intérpretes de música norteña mexicana, quienes bajo la influencia de la radio y el disco, se apropiaron de nuevos ritmos y canciones para tales fines.

Las transformaciones socioculturales fueron mermando la fuerte cohesión social que se observa en el período previo al auge de elementos tecnológicos, moviliados por un modelo económico y social. Una sociedad de remeros cuya cohesión social y reciprocidad se advierte en los modos de enfrentar colectivamente el viaje, fue dando paso a otra de pasajeros, caracterizada por trabajadores obreros con menor capacidad asociativa y mayores elementos propios de la modernidad.

Este período de transición coincide con las transformaciones más generales, ocurridas en Chiloé después del terremoto de 1960, y que han sido documentadas en otros estudios. Después de aquel terremoto:

Chiloé se dio a conocer al resto del país y también al mundo produciendo una imagen de una zona pobre, retrasada, viviendo en el pasado [...]. En esa oportunidad, fue declarada zona de catástrofe y comenzó entonces a llegar la ayuda externa desde el gobierno central y desde otros países. El centralismo consideró que había que introducir a Chiloé en otra etapa de desarrollo, favoreciendo la modernización tanto en el transporte como en la industria en el archipiélago. Llegaron los motores y se aplicaron entonces a los chalupones que abandonaban así su lenta propulsión a vela, como asimismo a todo tipo de maquinarias agrícolas como, trilladoras, molinos, etcétera (Hutinel, Reyes y Wilson 1998, 57)

Así terminó un modo de viajar que por años congregó no sólo a personas de Quehui, sino de muchas otras islas del archipiélago de Chiloé.

19. Forma colectiva de trabajo en que la recompensa se realizaba con una fiesta y comida

Consideraciones finales

Con la aparición de las lanchas a motor mejoró la seguridad y la eficiencia en los viajes pero también comenzó a debilitarse el significado colectivo que tenía la travesía. De una sociedad de remeros, se pasó a otra de pasajeros que debían pagar por el traslado, situación que se mantiene en la actualidad.

Al poco tiempo llegó la radio a la isla y en los últimos años apareció la industria salmonera. Con ellas, el trabajo comunitario propio de *medanes* y *mingas* se transformó en trabajo asalariado individual. Esto último implicó, tras el cierre de las empresas en esta isla, una fuerte migración a la ciudad ampliando allí los problemas propios de la urbe tales como el desempleo y el trabajo precario. La mayoría de los jóvenes emigró a Castro y el individualismo de la modernidad parece conquistar los espacios sociales de la comunidad. Las fiestas comunitarias desaparecieron y dieron lugar a nuevas formas de celebración, donde emerge la figura del cliente que debe comprar la comida y bebida.

La fragmentación de las relaciones sociales, se explica en gran medida por un sistema económico y político que ha penetrado cambiando el espacio ambiental, social y cultural. En la actualidad, no hay actividades comunitarias, salvo, las fiestas religiosas patronales que también han perdido su poder aglutinante de antaño. Al respecto, Juan Bahamonde (2006, 58) agrega:

La cultura moderna ha llegado a Chiloé (la provincia más austral de la Décima Región de Chile) imponiendo otra forma de vida [...] producto de la penetración con fuerza de la cultura moderna, el Archipiélago ha experimentado un notorio desarrollo, las costumbres tradicionales están sufriendo bruscos cambios.

La aparición de las lanchas a motor ha facilitado y disminuido las horas de viaje, pero también constituye un signo incipiente de la individualización que —con la llegada de la modernidad a la isla— parece consolidarse.

Referencias

Bahamonde, Juan. 2006. Presencia de voces contrahegemónicas, poético-musicales, en Chiloé. *Revista ALPHA* 23: 57-85, <http://www.alpha.ulagos.cl/> (Recuperado el 9 de abril, 2010).

Chihuailaf, Elicura. 1996. *Recado confidencial a los chilenos*. Santiago: LOM Ediciones.

Hutinel, Gabriela, William Reyes y Henry Wilson. 1998. Presencia del acordeón en la música tradicional de Chiloé. Disertación Licenciatura, Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educación.

Millar, Sergio. 2005. Por qué el Volcán Yates lleva ese nombre. *Diario el Llanquihue de Puerto Montt*, Julio 12.

Montiel, Dante. 2008. Yohn Yates, el Práctico del Sur, *Revista Cultura De y Desde Chiloé*. 22: 53-73.

Moure, Edmundo. 2009. *Chiloé y Galicia. Confines Mágicos*. Pontevedra: Grupo de Comunicación de Galicia en el Mundo SL Vigo.

Mudrovicis, María. 2005. *Historia, Narración y Memoria*. Madrid: Akal Ediciones.

Entrevistados

Agustín Vidal Vidal, antiguo habitante del sector Camahue,.Quehui, 9 de Febrero del año 2007.

Ana Díaz Vera, antigua habitante del sector San Miguel. Quehui, 18 de enero de 1998.

Enedina del Carmen Alvarado Alvarado, habitante del sector de San Miguel. Quehui, 21 de Febrero de 2006.

Isaías Avendaño Oyarzo, habitante del sector El Estero. Quehui, 03 de marzo de 2006.

Juan Ruay Aguilar, antiguo poblador del sector El Estero (Quehui). Castro, 28 de febrero de 2007.

Luzmira Vidal Vera, pobladora del sector San Miguel. Quehui, primera entrevista, 21 de Febrero de 2006, y segunda entrevista, 25 de Julio de 2007.

Ramón Orlando Torres Yates, antiguo constructor de embarcaciones antiguo poblador del sector Los Ángeles (Quehui). Castro, 2 de marzo de 2007.

Uberlinda Velásquez Cárdenas, antigua habitante del sector Peldehue, Quehui. Castro, 2 de Febrero del año 2010.

