

EXPEDIENTE DE POSTULACIÓN A INVENTARIO DE PCI DE CHILE

## **CARPINTERIA DE RIBERA CHILOTA**

**Consejo Nacional de la Cultura y las Artes**

**Región de Los Lagos**

**AÑO 2015**

## EXPEDIENTE DE POSTULACIÓN A INVENTARIO DE PCI DE CHILE

### 1. NOMBRE(S) DEL ELEMENTO

#### a. **Identificación:**

Carpintería de ribera chilota.

### 2. DESCRIPCIÓN DE LA METODOLOGÍA UTILIZADA

#### a. **Consentimiento de la Comunidad. Debe quedar consignado por escrito la voluntad de la comunidad de participar en la investigación.**

Se adjunta imagen fotográfica de la declaratoria que formaron un grupo de portadores el día 20 de noviembre en la ciudad de Castro.

imagen editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628

imagen editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628

**b. Descripción del equipo de trabajo.**

Marco Tamayo Quilodrán. Antropólogo.

**c. Metodología, técnicas y actividades desarrolladas y su pertinencia como metodología participativa. (En el caso de temáticas vinculadas a pueblos indígenas, se deberá hacer actuar conforme a los convenios internacionales actualmente vigentes en Chile).**

**c.1 Metodología:**

Teniendo como objetivo central proporcionar información para construir un Expediente sobre la Carpintería de Ribera Chilota, en adelante “elemento” o “manifestación”, se ha optado por utilizar una metodología cualitativa “(...) investigación que produce datos descriptivos: las propias palabras de las personas, habladas o escritas, y la conducta observable” (Taylor y Bogdan, 1987:20). Con esta metodología, se ha logrado incluir a la comunidad de cultores en la construcción del Expediente, buscando dar cumplimiento a los principios que orientan la Convención 2003 de Salvaguardia del PCI de la UNESCO: Participación Ciudadana; Participación *lo más amplia posible* de las comunidades; Consentimiento previo, libre e informado.

Esta metodología también recoge datos secundarios, referidos a datos etnográficos, publicaciones y textos sobre la materia de estudio, o que contengan datos de referencia

aplicables para el análisis<sup>1</sup>. La información contemplada en el Expediente fue registrada y sistematizada entre septiembre y noviembre de 2015.

Entre los objetivos específicos se planteó levantar un registro de carpinteros de ribera chilota (datos georeferenciados, infraestructura, especialidad, etc.)

En función de la metodología señalada, se han efectuado acciones concretas con la(s) comunidad (es) de portadores, empleado técnicas de investigación cualitativa, tales como, entrevistas semi-estructuras y *focus group*. Se estableció comunicación con más de 60 carpinteros de ribera asentados en distintas comunas de La Región de Los Lagos. Las comunas de asentamiento de los cultores registrados por el Expediente han sido las comunas de: Hualaihué, Puerto Montt, Calbuco, Ancud, Dalcahue, Castro, Chonchi, Quellón<sup>2</sup>.

Gracias a la ejecución de 4 jornadas participativas con las comunidades de cultores se pudo validar la información contenida en este expediente.

La primera jornada de trabajo se realizó en la ciudad de Puerto Montt el día 02 de Octubre de 2015. En ella participaron 17 personas entre carpinteros y profesionales de municipios de Hualaihué y Puerto Montt. A través de un *focus group* se registraron relatos y opiniones sobre las problemáticas y riesgos del elemento los cuales han sido sistematizados dentro del Expediente. (Ver Anexo n°1).

Una segunda actividad fue la Jornada de trabajo participativo llamado “Taller de integración marítimo –costera: saberes, experiencias y escenarios de la carpintería de ribera”, organizado de manera conjunta entre el CNCA y Fundación para la Superación de la Pobreza (Región de Los Lagos) y Programa ATLAS de la Universidad de Los Lagos. En la localidad de Contao (lugar de encuentro), el día 16 de Octubre se desarrolla una extensa jornada con más de 30 invitados, donde se pudieron obtener insumos de información sobre los problemas y visión de futuro de la carpintería de ribera desde los propios actores, así como de información de académicos, profesionales de instituciones gubernamentales -educativas, académicas, fomento productivo, municipios- y otros actores territoriales en relación al elemento. (Ver Anexo n°2).

Esta instancia permitió al investigador dar cuenta a través de una exposición de los “Antecedentes preliminares del Expediente de carpintería de ribera chilota”. De manera puntual, se mostraron datos referidos a los riesgos de salvaguardia del elemento, para que pudieran ser revisados por los portadores y participantes del encuentro, atendiendo sugerencias y énfasis a determinados contenidos. Gracias a este ejercicio se lograron obtener insumos para el Expediente generados a partir de la discusión de diversos temas atinentes a las necesidades, problemas, acciones de salvaguardia y fomento económico del elemento. También se pudo revisar el estado de la carpintería de ribera de Hualaihué, así como la visión de profesionales e instituciones gubernamentales de acción territorial.

Se realizó una tercera Jornada participativa con carpinteros de Chiloé en la ciudad de Castro. Esta se llevó a cabo el día 20 de noviembre, teniendo la participación de 13 carpinteros, en su mayoría de la Comuna de Quellón (Anexo n° 3). Durante esta jornada se pudo validar una serie de datos levantados en las jornadas participativas anteriores, por medio de una metodología que apuntaba a construir de forma consensuada las condiciones y factores que

---

<sup>1</sup> Existen datos generados a partir del año 2008 por parte del investigador que han sido considerados dentro de los resultados expuestos como contenidos de esta investigación, entre los cuales se cuentan: Fondart regional 2008 “Historia de las prácticas sociales y ritos de los constructores de embarcaciones en la ribera de Hualaihué, Provincia de Palena” número de Folio 3207-7; Fondo Nacional de Fomento de Libro y la Lectura libro “Las Vetas de un saber Mestizo: Maestros de Ribera de Hualaihué” a través de la ejecución del proyecto que lleva el mismo nombre, número de folio 19066-7: Registros de Fichas SIGPA de la Provincia de Llanquihue y Comuna de Hualaihué.

<sup>2</sup> Un trabajo posterior debiera integrar comunas como Quemchi, Queilen, Maullín o Carelmapu donde existen astilleros y portadores sin registrar.

influyen en el estado del elemento. Por medio del planteamiento de la exposición de los factores desde una perspectiva sociocultural, se dieron a conocer la discusión de cada uno de los riesgos asociados a la manifestación. Durante este proceso se fueron validando los contenidos según los criterios de portadores. La información resultante de los focus group, se ha complementado con una serie de entrevistas y apoyo en registros etnográficos previos.

El día 09 de diciembre realizó una jornada de apoyo organizacional con los portadores de Quellón en dependencias de la Municipalidad de Quellón. Esta jornada fue realizada de manera conjunta con los portadores a objetivo de crear una organización de tipo formal. En dicho encuentro se reunieron 13 portadores, entre carpinteros que había participado del encuentro en Castro, maestros que no había participado y ayudantes de los anteriores mencionados. En ella como profesional de apoyo se lograron definir los alcances de la organización, sus objetivos, la directiva y fecha de consolidación. Durante este día se aprovechó de aplicar entrevistas y visita a astilleros de Quellón que fueron incluidos en el Expediente.

El día 10 de Diciembre en dependencia de la Municipalidad de ciudad de Quellón se participó en la constitución de la Agrupación Cultural de Carpinteros de Ribera de Quellón (Anexo n°4).

Mediante las actividades participativas y la aplicación de instrumentos de investigación, se obtuvieron opiniones y visiones de los portadores, sistematizadas y expuestas a través del contenido de este Expediente, donde en la primera parte muestra los antecedentes históricos y materialidad del elemento, en una segunda etapa de la descripción de sus problemas y riesgos de sustentabilidad resumidas en factores de riesgos.

Los riesgos se agruparon en 4 dimensiones o ámbitos. Cada dimensión de riesgos fue dividido en factores externos como internos. Los factores externos dicen relación con riesgos fuera de la toma de decisiones de los portadores, mientras que los internos, con las variables que pueden controlar las comunidades de portadores.

Los contenidos de las dimensiones se basan en los temas abordados durante las actividades de participación con los portadores. Esto también fueron expuestos y validadas por los portadores a través de las jornadas de participación (en Comuna de Hualaihué y Castro, abarcando los portadores de Chiloé).

### 3. DESCRIPCIÓN DEL ELEMENTO

- a. **Ámbito: Vinculación con ámbitos del PCI. Destaque el principal y justifique la vinculación del elemento con este. Si considera que se vincula con otro(s) ámbito(s), especifique el dominio y justifique en cada caso.**

**Ámbito principal: Técnicas artesanales tradicionales.**

La carpintería de ribera chilota es la construcción artesanal de lanchas y botes ejecutado por comunidades de portadores en las regiones australes de Chile. Las técnicas utilizadas y desarrolladas por las actuales generaciones de carpinteros de ribera, provienen de saberes resignificados y adaptados a los ciclos productivos y avances tecnológicos de las distintas épocas, pero, que han logrado mantenerse en los principios de un oficio tradicional.

El elemento en tanto oficio es considerado por sus portadores como un trabajo de tipo “artesanal”, manual, basado en la madera como símbolo, opuesto a la construcción industrial o seriada de naves. Aquellas técnicas y saberes han sido transmitidos por generaciones vía la palabra y replicado gracias a la observación constante de los practicantes, acumulando un corpus inmaterial de conocimientos que está depositado en la memoria e imaginarios de las comunidades de carpinteros de ribera, asentados en la mayoría de las comunas de la Región de Los Lagos.

La carpintería de ribera chilota también es parte del Ámbito Conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo.

Esta manifestación expresa conocimientos sobre el medio natural, partiendo por aquellos sobre la utilización de determinadas maderas nativas, desde el cuándo y cómo extraerlas, hasta la aplicación de técnicas de doblamiento con el uso de agua y fuego. La tradición cultural que permite la transformación de la madera en embarcaciones también se compone idealmente de saberes marítimos de navegación. Estos últimos referidos al movimiento de la materialidad del elemento, y la inmensidad de factores naturales como mareas, vientos, corrientes, puntos geográficos y otros, que hacen que la carpintería de ribera sea un oficio donde termina la tierra y comienza la mar.

La carpintería de ribera forma un corpus de conocimientos que transmite los elementos naturales del bosque a la mar. Como lo postula el antropólogo Jaime Hernández: “a la mar madera” (Hernández, 2015).

**b. Ubicación del elemento. Georreferenciación: Coordenadas y mapa.**

A continuación se exponen mapas elaborados con las ubicaciones actuales de portadores y astilleros por zona donde se han elaborado los principales registros en terreno.

imagen editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628

Leyenda: Línea color amarillo ruta 7 o carretera austral sector norte de la Comuna de Hualihué.

<b>Número</b>	<b>Nombre</b>	<b>Ubicación</b>
1	Arteminio Soto (THV)	Sector Malihueico
2	Jaime Gallardo	Sector Malihueico
3	José Percio Mautor (THV)	Sector Malihueico
4	José Mautor	Sector Contao
5	Juan Hoffman	Sector Contao

imagen editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628

Legenda: Línea color amarillo camino costero Contao-Hualaihué Puerto. Sector La Poza  
Comuna de Hualaihué.

<b>Número</b>	<b>Nombre</b>	<b>Ubicación</b>
6	Ricardo Vargas (padre)	Sector La Poza
7	Ricardo Vargas (hijo)	Sector La Poza
8	Rubén Uribe	Sector La Poza
9	Chemo Uribe	Sector La Poza
10	Nibaldo Gutierrez	Sector La Poza
11	José Mansilla	Sector La Poza
12	Luis Mansilla	Sector La Poza
13	Jacinto y Armando Mansilla	Sector La Poza
14	Robinson Oyarzo	Sector La Poza
15	Marcelo Hauffman	Sector La Poza
16	Sixto Hauffmann	Sector La Poza
17	Rafael Uribe (padre) Custodio Uribe	Sector La Poza
18	Manuel Uribe	Sector La Poza

imagen editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628

Leyenda: Línea color amarillo camino costero Contao-Hualaihué Puerto. Sector Quildaco-  
Aulen, Comuna de Hualaihué.

<b>Número</b>	<b>Nombre</b>	<b>Ubicación</b>
19	Aquiles Mansilla	Sector Quildaco
20	Rolando Velásquez	Sector Estero Muy
21	Alejandro Vargas	Sector Muy-Aulen
22	Pablo Oyarzo, Pablo Argel	Sector Aulen

imagen editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628

Leyenda: Línea color amarillo camino costero Contao-Hualaihué Puerto. Sector Punta Nao-  
Rolecha, Comuna de Hualaihué.

<b>Número</b>	<b>Nombre</b>	<b>Ubicación</b>
23	Eleazar Ojeda	Sector Punta Nao
24	José Ojeda Mancilla	Sector Punta Nao
25	Marcos Almonacid	Rolecha

imagen editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628

Leyenda: Línea color amarillo Ruta 5 sur; línea color naranja camino San Antonio. Comuna de Quellón.

<b>Número</b>	<b>Nombre</b>	<b>Ubicación</b>
1	Adolfo Villegas	Sector Chaiguao
2	Pedro Raimapo	Sector Chaiguao
3	Bernardo Díaz	Sector Estero Oqueldan
4	Domingo Contreras	Sector Cheter
5	Mario Saldivia	Sector Cheter
6	Alberto Saldivia (botes veleras)	Sector Cheter
7	Ricardo Panicheo	Sector Camino San Antonio
8	Orlando Nahuelquin	Sector Camino San Antonio
9	Ariel Quevedo Barría	Sector Camino San Antonio
10	Luis Guerrero	Sector Costanera
11	Oscar Triviño	Sector Muelle Artesanal
12	José Ambrosio Aguilar Gallardo	Sector Costanera
13	Javier Nahuelquín	Sectro Quellón Viejo
14	Omar Hernández Tabie	Sector Quellón Viejo

imagen editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628

Leyenda: Comuna de Dalcahue

<b>Número</b>	<b>Nombre</b>	<b>Ubicación</b>
5	José Ojeda	Sector San Juan
6	Daniel Barría	Sector San Juan

**c. Antecedentes histórico-culturales del elemento.**

Indagando en las referencias histórica culturales de la carpintería de ribera, partiendo por los registros escritos dejadas por misioneros, expedicionarios o militares en el antiguo de Reino de Chile, es viable pesquisar relatos que hacen alusión a los modos de construcción de embarcaciones derivada de una cultura nativa maderera y de mar, en la zona de Chiloé y extremo sur de Chile. Una revisión de aquellos textos del patrimonio nacional, nos permiten descubrir que la antigua práctica de construir embarcaciones fue desarrollada por diversos grupos culturales entre la extensa área que va desde Chiloé hasta Cabo de Hornos. Es así como los grupos nómades *chono* utilizaban canoas llamadas *dalcas*, los sedentarios *williche* de Chiloé utilizaban los *wuampu*, *huampo* o más conocidos como bongos (canoas monóxilas) y las *dalcas* corteza de los grupos canoeros de los canales australes *kawéskar*.

Los cronistas o misioneros no se refieren a la construcción embarcaciones en términos de “carpinteros de ribera”. El concepto de carpintería de ribera se aplica en tiempos contemporáneos sin tener certeza desde cuándo, y quien/es comienzan a aplicarlo. No obstante esto, podemos relacionar los relatos antiguos con las bases históricas del elemento en estudio.

De las embarcaciones prehispánicas, las *dalcas* fueron vistas primero por Ulloa, quien en su viaje de exploración hacia el estrecho de Magallanes en 1553, las encontró en el Golfo de los Coronados y la primera referencia a ellas se encuentra en la narración hecha por Goicueta, del viaje de Cortés Ojea (1557-1558). Dice que las encontró en el Golfo de Coronados en «muchas cantidad» y agrega que los naturales entre el Golfo de Corcovado y Cabo de Tres Montes usaban la misma clase de embarcación. (Latham, 1934: 64).

En *La Araucana* de 1558, escrita por Alonso de Ercilla y Zúñiga se habla “góndolas y piraguas”:

*Era un ancho archipiélago, poblado  
de innumerables islas deleitosas,  
cruzando por el uno y otro lado  
góndolas y piraguas presurosas;  
marinero jamás desesperado  
en medio de las olas fluctuosas  
con tanto gozo vio el vecino puerto,  
como nosotros el camino abierto.*  
(La Araucana, canto XXXV, estrofa 41).

Algunos años más tarde, el militar Alonso de Góngora Marmolejo, durante la expedición de Ruiz de Gamboa en 1567, entrega una de las primeras descripciones sobre construcción de embarcaciones en Chiloé.

*(...) el pasaje que tienen es unas piraguas hechas de tres tablas y una por plan,  
y a los lados a cada un lado una, cosidas con cordeles delgados,  
y en la juntura que hacen las tablas, ponen una caña hendida de largo a largo,  
y debajo della y encima de la costura una cáscara de árbol que se llama maque,*

*muy majada al coser: hace esta cáscara una liga que defiende en gran manera el entrar del agua. Son largas como treinta y cuarenta pies [9 a 12 m] y una vara de ancho [84 cm], agudas a la popa y proa a manera de lanzadera de tejedor. Destas piraguas, que es el nombre que le tienen puesto los cristianos, que ellas se llaman en nombre de indios dalca, se juntaron cincuenta. Reman a cada una conforme como es, de cinco indios arriba hasta once y doce y más: navegan mucho al remo". (Góngora Marmolejo, 1862: 153, T. II).*

Esta fue la embarcación domesticada por los pueblos canoeros *chono* y *williche* de Chiloé, muy importante para toda la sociedad nativa, española y criolla durante los primeros años de conquista y la colonia. La utilidad se torno trascendental para toda estructura parental y regímenes sociales. En la literatura especializada hay una tendencia a clasificar las piraguas en tres estadios de desarrollo. La original de tres tablonces (uno por plan o fondo y dos por cada costado); la de cinco tablas, añadiendo un tablón por lado; un tercera con piezas aplicadas de los sistemas europeos con roda, codaste, quilla, timón, remos, toletes, aparejo de vela y clavazón de tarugos o hierro. Esta interpretación asume que las *dalcas* se habrían transformado en un velero original de Chiloé llamado durante el siglo XIX como "piragua de Chiloé".



***Restos de dalca encontrada en el Lago Chapo en el año 1999.  
Pieza del inventario del Museo Juan Pablo II de Puerto Montt.***

Fotografía: Registro año 2013 Documental "El Pueblo y el Mar" en etapa de post producción.



***Reproducción de una dalca de tres tablones***

Colección Museo Municipal de Dalcahue  
Fotografía: Tamayo (2015)



Registro fotográfico que aparece en la colección informativa del Colegio San Javier de Puerto Montt. Se aprecia el uso de una canoa monóxila moviéndose con propulsión a remo (a la singa). No se indica referencia del año.

Pocos años llegado el español, producto del naufragio de un galeón se habría dado el primer registro de un astillero naval en Chiloé.

*“Los naufragos del Galeón de Alvarado formaron en 1555 el primer astillero español en la costa norte del Archipiélago de Chiloé o los Coronados, construyendo en él un bergantín con los*

*fragmentos del galeón, según reza la información recordada, y es posible imaginar que aquellos náufragos, pobres de recursos y no muy adelantados en la construcción naval, imitaran en parte las Dalcas de los indígenas (...)* (Finsterbusch, 1934: 420).

En el año 1674, el misionero jesuita Padre Diego de Rosales, escribe una de las más completas descripciones etnográficas sobre la confección de embarcaciones tipo dalcas<sup>3</sup>. Este relato se encuentra contenido en la obra de Rosales llamada *Historia General de el Reyno de Chile, Flandes Indiano* publicada en 1877 por Benjamín Vicuña Mackenna.

*“Fabrican las piraguas de solas tres tablas cosidas: cortan los tablones del largo que quieren la piragua, y con fuego entre unas estaquillas las van encorvando lo necesario para que hagan buque, popa y proa, y el uno que sirve de plan levanta la punta de adelante, y de detrás más que los otros para que sirva de popa y proa, y lo demás de quilla; las otras dos tablas arqueadas con fuego sirven de costado: con que forman un barco largo y angosto, juntando unas tablas con otras y cosiéndolas con la corteza de unas cañas bravas que llaman Culeu, machacadas, de que hacen unas soguillas torcidas que no se pudren en el agua. Y para coser las tablas abren con fuego unos agujeros en correspondencia, y después de cosidas las calafatean con las hojas de un árbol llamado Fiaca o Mepoa, que son muy viscosas, y le sobreponen cortezas de maque, y de esta suerte hacen piraguas capaces para doscientos quintales de carga. Llevan uno en la popa que la gobierna con una pala o canaleta, y ocho o diez remeros, y uno que va siempre dando a la bomba o achicando con una batea, porque como tiene tantos [...] y las están cosidas y no [...] ajustadas y calafateadas, siempre hacen agua”* (Rosales en Mackenna, 1877: 175, T. I).

A pesar de los cuestionamientos que tuvieron los europeos sobre las dalcas, llamándoles la atención por su “fragilidad”, éstas les fueron totalmente funcionales para exploraciones y conquista de nuevos territorios sólo alcanzables por mar. *“El proceso de la construcción de la dalca indica claramente un raciocinio técnico basado en la observación y en la lógica. Es, desde luego una embarcación original y circunscrita al radio de difusión de los chilotes solamente. En el resto de América no se conocía”* (Tampe, 2007<sup>4</sup>).

Las expediciones a Nahuelhuapi, a las tierras del Bodudahue en búsqueda de la Ciudad de los Césares, las misiones circulares<sup>5</sup> y las exploraciones a los golfos australes de dominio indígena, fueron realizadas a bordo de piraguas. La facultad para ser desarmadas les permitió un traslado también por tierra. Así lo escribe jesuita e historiador Walter Hanisch:

*“Era la dalca la embarcación chilota que se hacía puente y camino hacia lo desconocido”. “Estas dalcas acercaban el horizonte de las islas, se internaban por los estuarios y abrían camino hacia Nahuelhuapi por canales, bosques y lagos, o hacia el sur hasta más allá de Taitao. También llevaban a los alerzales, frente a la isla en el continente, por estuarios y ríos, y eran el vehículo del comercio más famoso de las islas: las tablas de alerce”* (Hanisch, 1982:13).

Así también, requirieron de los “prácticos” o navegantes indígenas. *“Sin embargo, no pueden salir sin chonos y caucahues, que los llevan a los lugares deseados, sin mapas, sin brújulas, sólo llevados de su instinto y de la práctica de haber navegado desde niños. Por eso en las*

<sup>3</sup> La técnica para alcanzar las canoas de tablas es considerada como única entre las culturas de Sudamérica, estableciéndose similitud en cuanto logro y sofisticación sólo con el sistema de balsas de los Chumash del canal de Santa Bárbara, California (Latchman, 1930).

<sup>4</sup> Referencia electrónica: <http://mardechile.cl/wordpress/?p=872>

<sup>5</sup> *“Tales fueron las embarcaciones en que los misioneros, los padres Venegas y Ferrufino en 1608 y, más tarde, el P. García Martí partían en sus expediciones a las islas Chonos y aun hasta los canales Messier y Fallos”* (Empereire, 1958).

*exploraciones australes se llevan el primer lugar y toda la geografía erudita de los canales y archipiélagos les debe sus primeros pasos seguros” (Hanisch, 1982: 184).*

La historia de la carpintería de ribera en Chiloé estuvo unida a los procesos de dominio militar, el sistema de encomienda de indios y la explotación forestal. Podemos apreciar que bajo determinados factores, han existido épocas de alta producción naval o de contracción de la misma.

El historiador Rodolfo Urbina señala que durante los primeros siglos de conquista una de las mayores incidencias para la construcción naval estuvo dada por la disponibilidad de recursos madereros, motor comercial de los incipientes poblados de la provincia.

*“La abundancia de madera favorece la construcción de piraguas, canoas y goletas: oficio en que los indios y españoles compiten en habilidad. A principios de siglo [17] los vecinos de Castro, Chacao y Calbuco se inclinan por la construcción de embarcaciones. En esos pueblos hay bastantes herreros capaces y muchos oficiales de carpintería, hacheros y aserradores” (Urbina, 1983: 77).*

Sumado a la disponibilidad de madera, se unía el patrón cultural de su gente, capaz que transformar la madera en un sinnúmero de artefactos funcionales para el desarrollo de la vida<sup>6</sup>. Muchos escritos e investigadores concuerdan que la sociedad chilota ha estado marcada por la interacción entre mar y tierra, con su máxima expresión material con el uso y transformación de la madera. Marino señala que: *“La relación entre naturaleza y cultura es estructural y esta relación logra su máxima expresión en la combinación hombre-madera” (Marino, 1985: 18-19).* También agrega, *“...el chilote – en su interacción con la naturaleza – logra sintetizar, en la madera y derivados, un modo de encarar y aprehender su medio natural” (Marino, 1985: 18).* La Cultura de la Madera define los modos productivos en Chiloé, los sistemas simbólicos y la vida de las comunidades costeras.

La construcción naval por parte de los chilotos, basado en la cultura y las condiciones naturales, que durante el siglo XVII tendrá un espíritu de avance, se perderá en el siglo siguiente, en función de los intereses comerciales de los barqueros chilenos que buscaban el monopolio del transporte de madera de alerce hacia las comarcas centrales del Reino de Chile y el Perú.

*“El comercio de los siglos XVII Y XVIII era casi enteramente de iniciativa de los navieros chilenos y peruanos, porque la participación de los vecinos de Chiloé que había comenzado a mostrar cierto dinamismo en la primera mitad del XVII manteniendo un tráfico, aunque irregular, con Chile y Perú, sólo duró hasta los años setenta del mismo siglo. Por entonces, los encomenderos y los vecinos pudientes construían sus propios barcos para sacar las maderas que, a mediados del siglo XVII, era el principal reglón del comercio y, en ocasiones, regresaban con el situado. Pero, la apetencia de tablas de alerce en el centro del Reino y Perú, despertó los apetitos de los barqueros chilenos por controlar la carrera a Chiloé y lograron con la participación del gobierno central, marginar a los armadores chilotos del nascente tráfico, aduciendo – al parecer- que los isleños construían sus naves sin la correspondiente licencia real. El gobernador de Chile Francisco Meneses que, entre otras cosas, lucraba con las encomiendas y cargos de la Provincia, ordenó en 1669 embargar todos los navíos que estaban en construcción en los astilleros de la isla (...) Desde*

---

<sup>6</sup> Desde 12.500 años a.p. las estrategias de sobrevivencia dependen de la madera para habitar y modelar el paisaje al sur de Chile (Molina et al., 1996; Otero, 2006).

*entonces decayó la industria naviera chilota y desapareció casi toda iniciativa comercial”* (Urbina, 1990:98).

Hacia fines del siglo XVIII Chiloé era una pequeña colonia de explotación maderera incorporada en 1768 al poder administrativo del Virreinato del Perú. Los pocos barcos que llegaban a Chiloé, provenían del Perú con destino a la feria de Chacao, siendo el eje de la economía para la administración de la provincia. El barco fue conocido como el barco anual de Lima (Urbina 1990), suministrando de azúcar, sal, ají, ropas, tejidos, licor, y otros utensilios a los chilotos. A su vez, regresaba al Perú cargado con tablas de alerce (ciprés rojo llamado por entonces), pescados, ponchos y, jamones de cerdo, entre lo más apetecido. Por ese entonces el único contacto entre la isla y el comercio exterior, incluso con el mercado nacional, ya que los barqueros del Callao terminaron desplazando a los chilenos del comercio de ultramar<sup>7</sup>. Fue así como los astilleros de Chiloé fueron, por así decirlo, censurados por el poder hegemónico del Virreinato del Perú.

Encina reafirma el decaimiento de la carpintería de ribera producto del monopolio que ejercía la Corona a través del Virreinato del Perú: *“Mientras Chiloé dependió de la capitanía general de Chile, los gobernadores se empeñaron, con resultados medianos, en impulsar la construcción de embarcaciones. Se fabricaron botes, lanchas y aun buques de alta mar. Pero ésta industria languideció con pasar la isla a depender del virreinato”* (Encina, 1947: 131).

A pesar que la construcción de barcos estuvo marcada por el dominio español, la carpintería de ribera de “piraguas de Chiloé”, lograba abrirse paso ya que era una actividad propia de cultura autóctona, necesaria para la vida económica y cultural de la población chilota. Para fines del siglo XVIII la población chilota requería de todo tipo de embarcaciones, nacidas de las manos de carpinteros locales.

*“(…) hacia 1787 se contabilizaban 552 canoas y 472 piraguas, en total 824 embarcaciones, que en 1832 ascienden a 1.490 sin contar con los barcos de calado mayor”* (Guarda, 1995: 257-258).

Para las descripciones que ofrece el historiador Walter Hanisch, para los años 1769-1770, se diferenciaban dos tipos de embarcaciones, las canoas y las piraguas. Las canoas eran de una pieza, o sea monóxila, cavadas de un tronco grueso, llamadas por mapuches como wuampu o huampu (llamada *bongo* en tiempos actuales). Se movía con remos cortos, no admite vela, y era usada para viajes de costanera o tramos menores.

Las piraguas, eran de tablones unidos por soguillas, de 3 a 7 tablones las más grandes. Contaba con barrotes para unir las tablas de costado, lo que logra mayor firmeza. Se movía a fuerza de remos y fue la embarcación más avanzada para adentrarse en las bravos mares del sur.

Una vez que Chiloé dejó de ser parte del Virreinato del Perú (1826), se generaron mejores condiciones para la industria naval, aumentando la producción de lanchas tipo goletas y botes de madera en desmedro de las embarcaciones nativas como las dalcas. Los registros históricos no son precisos en señalar la desaparición de la *dalca*, encontrándose lo últimos hallazgos fines del siglo XIX: *“En el extranjero, se conservan ejemplares de dalcas etnográficas*

---

<sup>7</sup> Incluso los productos chilenos comprados por comerciantes peruanos en Valparaíso eran llevados al Callao y de ahí despachados al puerto de Chiloé con el consiguiente recargo comercial.

recolectadas en Patagonia austral por Carl Skottsberg hacia 1910, en el Varldskultur museet de Gotemburgo y el Etnografiska Museet de Estocolmo, Suecia“(Lira, Et al. 2015)<sup>8</sup>.

Joseph Empeaire, reconoce que para los años 40' del siglo XX no habían chilotes que supieran hacer *dalcas* (Empeaire, 2002). Es interesante según registros etnográficos que la *dalca* desaparece hacia el principio del siglo XIX, mientras los sistemas de troncos ahuecados permanecieron durante el siglo XX hasta los años setenta incluso ochenta

José Rondizzoni en su “Memoria del estado de Chiloé de 1854”, destaca los cambios en la industria naval durante un periodo post colonización:

*“Este ramo de la industria hace rápidos progresos: 8 o 10 años atrás no se conocían otras embarcaciones que las llamadas piragua, cocidas con una yerba semejante al esparto, nombrada quinileja, o cuando mas clavadas con clavos de madera”. “En el dia han desaparecido tales piraguas i en su lugar solo se ven surcar los canales de la provincia por hermosas lanchas balandras i goletas de segura i buena construcción. Sus útiles amarras no discrepan en nada a los que usan las naves de grande calado; i si todavia existen en los departamentos del interior a las embarcaciones inferiores a las mencionadas, ellas con todo son incomparablemente mejores que las estinguidas piraguas”* (Rondizzoni, 1854: 7).

Medina sugiere que las *dalcas* desaparecen en el último cuarto del siglo XIX, convirtiéndose en un lanchón conocido como «lancha chilota». *“En cuanto al desaparecimiento de la dalca de Chiloé, su posible lugar de origen, ella terminó por ser completamente desplazada en el último cuarto del siglo XIX por un lanchón, semejante a los usados en el Mediterráneo, construido sobre una armazón de cuadernas con tablas angostas y delgadas, tingladas, machihembradas o de tope, muy calafateadas, unidas a las cuadernas por un tarugo de madera o clavos de hierro o cobre (el tarugo siguió en uso debido a la escasez de metales que sufría Chiloé). La nueva embarcación tendría también roda, quilla, codaste, timón, cubierta, y uno o dos palos para izar velas; hacía menos agua y tenía mayor capacidad de carga”*. (Medina, 1984: 135).

El investigador marítimo José Garnham (2009) deja abierta la interrogante sobre el origen de las veleras o goletas chilotas, ya sea un origen mestizo o un reinterpretación directa de lanchas europeas. *“Algunos dicen que estas lanchas se desarrollaron a partir de dalcas, a las cuales los europeos agregaron gradualmente más capacidad de carga y elementos de navegabilidad. Otros afirman que desde su origen fue un modelo europeo traído por los primeros que llegaron a colonizar estas tierras, entre los que se cuentan holandeses y españoles. Hay quienes afirman que es un diseño de la Bretaña francesa. El hecho es que cualquiera que fuera su origen, esta embarcación vino a resolver los problemas de sobre vivencia, adaptación y progreso en la región”*. (Garnham, 2009: 323).

Previo a los cambios tecnológicos y económicos acaecidos durante el siglo XX, la carpintería de ribera chilota y su materialidad, se mantuvo muy activa en cada poblado litoral, siendo una actividad reflejo de la adaptación cultural de su gente. Así lo describía Empeaire en su periplo austral durante la década del 40' donde da cuenta del valor de contar embarcaciones.

*“La embarcación gobierna y condiciona toda la economía humana, desde que hay hombres en esta zona. Aun en la isla grande de Chiloé, es imposible dirigirse de una aldea a otra sin una chalupa y los niños van a la escuela en bote. La explotación del alerce y del ciprés en las islas Guaitecas, el aprovisionamiento de los pocos colonos de Aisén y de los de la isla Navarino, son*

<sup>8</sup> Lira Et. al, 2015. Informe sobre los restos de dalca del Museo Etnográfico de Achao, Chiloé.

*tributarios de la embarcación. En la mina recién explorada de la isla Guarello, los obreros van en una balandra a jugar fútbol en la playa arenosa de otra isla, a una media hora de su campamento. Los cazadores de pieles y pescadores de los archipiélagos, y aun los hombres fuera de la ley que ahí encuentran el más inaccesible de los refugios, tienen también su embarcación”* (Empereire, Cap.VI)

Cien años antes, José Rondizzoni, también remarcaba la capacidad extendida de la población chilota para construir embarcaciones, la que sería una manifestación propia de la identidad cultural del pueblo chilote.

*“Los constructores i carpinteros residen en el interior de la provincia i son todos hijos de ella, con la escepcion de uno solo. Hai en estos habitantes una disposición innata para este arte y basta que hayan visto una o dos veces construir una embarcacion para atreverse por si mismos a emprender igual trabajo. Como carpinteros de hacha i azuela son tan jenerales que puede asegurarse sin caer en el error de inexacto que con mui corta diferencia lo son todos”* (Rondizzoni, 1854: 7).

Alfredo Weber, en su obra *Chiloé, su estado actual- su colonización, su porvenir*, del año 1903, también escribió sobre la intrínseca capacidad del chilote para transformar la madera en artefactos culturales.

*“Cada chilote ha nacido carpintero con la misma facilidad hace una casa como sus toscos muebles, carretas, sus yugos i sillas de montar, su remos y cables”* (Weber, 1903:119).

El historiador contemporáneo Rodolfo Urbina, en “La Vida en Chiloé en Tiempos del Fogón” del año 2002, refiriéndose a los oficios del principio del siglo XX señala:

*“Abundaban los carpinteros de ribera que construían y reparaban botes, goletas, chatas, chalanas y lanchas”* (Urbina, 2002:164).

La construcción de ribera permaneció abundante en toda el área de Chiloé, sobre todo en las zonas rurales dadas las condiciones geográficas de aislamiento y economías a baja escala, que no variaron hasta fines del siglo XX. Gracias al aumento de la pesca artesanal, a partir de los años 60’, se abrieron nuevas etapas al desarrollo naval. La entrada del motor como medio de propulsión en desmedro de la fuerza eólica, generó un medio de transporte de mayor funcionalidad para la pesca artesanal. La motivación de pescadores por la libre extracción que se daba de los productos del mar, motivo a muchos carpinteros que recién se iniciaban en el oficio. La creación de lanchas motoras se replicó por áreas geográficas como Hualaihué y Calbuco, impactando en el desuso de las veleras o goletas chilotas.

Después del maremoto de 1960, el Estado facilita créditos a pescadores artesanales para comprar motores, provocando una fuerte reconversión laboral hacia el mar (Tamayo, 2011). La economía de subsistencia entre las poblaciones costeras de la región, como es el caso de Hualaihué, pasa a depender de una economía globalizada de exportación, donde se sobreexplotó los bancos naturales de algunos de los productos más lucrativos. El aumento del modelo extractivo de peces como sierra, sardina y merluza austral, mariscos como locos y cholgas, y el surgimiento del mercado de algas como el pelillo y la luga, impactó con fuerza sobre la configuración cultural de las sociedades costeras regionales entre los años 70 y 80. *“Entre los 70 y 80 los maestros tuvieron épocas de gloria dada la bonanza pesquera, junto a la venta de la madera y la leña que demandaban pueblos y ciudades en pleno crecimiento”* (Tamayo, 2011:92).

En las últimas décadas, múltiples factores han perjudicado a la carpintería de ribera. Apertura de carreteras, entrada de nuevas materialidades como fibra de vidrio y fierro en construcción de embarcaciones, y la crisis de las pesquerías artesanales, han desmotivado el florecimiento de astilleros artesanales. En la actualidad, la manifestación es mucho menor de lo que fue hace 30 o 50 años atrás, sin embargo, todavía es un nicho de trabajo para muchas familias del borde costero. Además de seguir siendo una actividad económica, simboliza un reflejo con la cultura tradicional marítima y de la madera. Muchos investigadores concuerdan que la sociedad chilota está marcada por la interacción entre mar y tierra, donde su máxima expresión material es todo lo que se logra con el uso y transformación de la madera. Marino señala que: *“La relación entre naturaleza y cultura es estructural y esta relación logra su máxima expresión en la combinación hombre-madera”* (Marino, 1985: 18-19). También agrega, *“...el chilote – en su interacción con la naturaleza – logra sintetizar, en la madera y derivados, un modo de encarar y aprehender su medio natural”* (Marino, 1985: 18).

Otro autor chilote escribe: *“Como el aire que respiramos, la madera, es para el habitante de Chiloé un elemento vital, porque ella no solamente le permitió en el pasado romper el aislamiento, sino que a través de su empleo sistemático vencer todos los desafíos que el paisaje isleño ofrecía a sus habitantes”* (Montiel, 2005:13).

La carpintería de ribera chilota que se manifiesta en la actualidad, nace de aquella cultura de la madera, pero tal como ha ocurrido con otros oficios tradicionales, redefinió sus técnicas, estética y materialidad en función de los aportes europeos.

El ingenio de los carpinteros chilotes, quienes gozaban de la técnica para transformar la madera en navíos, fueron sumando a lo largo de las generaciones nuevos conocimientos y formas de construcción, piezas como la vela cangreja, clavos y uso de herramientas de hierro. De este modo, se habría producido estilo propio de carpintería de ribera, la chilota, la cual mezcló el conocimiento y técnicas nativas con las europeas, generando en esta fusión una carpintería de ribera mestiza, reflejo de la identidad mestiza del pueblo chilote.

Sí existe una conexión entre el saber nativo y la carpintería de ribera chilota tal como hoy la podemos apreciar en astilleros de la Región de Los Lagos, no halla su vínculo en la técnica ni en las figuras de piezas o modelos. El vínculo entre la carpintería de chilota y las embarcaciones indígenas adquiere su nexo a través del vehículo de transmisión de conocimientos basado en la oralidad, siendo factores determinantes la observación, la imitación y el uso de la memoria. Estos elementos son los que se han heredado dando la connotación tradicional al oficio. Cambian los tipos de naves y las tecnologías, pero hacer embarcaciones se sostiene sobre un sistema de aprendizaje propio de la cultura chilota, apegado a la tradición oral que va manteniéndose de generación en generación. *“Comprender por qué se difundió tanto el arte de las lanchas en el área de Chiloé, es preguntarse por una cultura característicamente integradora y creativa”* (Tamayo, 2011:127).

Oreste Plath, en su obra *“Arte Tradicional de Chiloé”* de 1973, escribió:

*“El chilote dirige sus embarcaciones con un ojo nauta formidable, ya sean éstas chalupas, chalupones, botes, lanchas a vela o goletas”* (Plath, 1973:36).

En las caletas de toda la región de Los Lagos uno de los símbolos que identifican la cultura y el paisaje son las embarcaciones. Hace veinte años Boldrini decía: *“En Chiloé aún quedan [veleros] y junto ellos, naturalmente, arquitectura naval, astilleros y toda una tradición de carpintería de ribera que permanece vigente, puesto que el destino no ha cambiado; es decir, el mar y la tierra se presentan como espacios a los que hay que vincularse”* (Boldrini, 1990: 43).

Durante los últimos años, es posible encontrar estudios y publicaciones focalizadas en la carpintería de ribera chilota y del sur de Chile, con aportes descriptivos del oficio y su materialidad, con aspectos históricos y relatos de portadores en distintas zonas entre las Región de Los Ríos y Aysén: Zegers (2003); Montiel (2005); Rodríguez (2006); Garnham (2009); Tamayo (2011); CIEP (2013); Hernández (2015). Textos con documentación fotográfica histórica son los trabajos de Grassau (2008) y Ruben's (2011), Provoste, donde se retrata por medio de la fotografía la materialidad de lanchas chilotas durante el siglo XX.

Estos aportes lejos de acabar el tema son una contribución de referencia para comprender determinados aspectos del elemento. Un análisis integrado de los datos históricos, simbólicos, relación con la naturaleza, materialidad, etc., son aún materia por desarrollar.

#### **d. Valoración e impacto social del PCI de y en la comunidad.**

La construcción de embarcaciones tiene un valor histórico cultural, partiendo por la utilidad para la adaptación de las comunidades al medio costero y lacustre. Desde esta relación con la naturaleza se ha desarrollado una conexión entre la manufactura de embarcaciones y la necesidad de desplazamientos, búsqueda de recursos y sobrevivencia en general, lo que ha sido fundamental para la vida de los pueblos costeros de las regiones del sur de Chile.

En la actualidad la carpintería de ribera en la Región de Los Lagos se mantiene viva gracias a la función que tiene dentro de los sectores de la pesca, sea artesanal o incluso en las pesquerías mayores e industriales.

La valoración de y en la comunidad de portadores del elemento como un patrimonio es construida a nivel de lo particular más que de lo grupal, o sea, desde de cada rincón donde se desempeña un carpintero de ribera. La auto-valoración de los portadores de tipo patrimonial, cobra sentido por ser un legado familiar. Pero también, y por sobretodo, como un sustento económico para las familias de los carpinteros. En general, la comunidad de portadores reconoce la manifestación como un trabajo tradicional, centrado en lo que pasa sólo en su sector.

Esta orientación en materia de valoración económica y reconocimiento cultural se ha expresado en algunas comunidades de manera concreta, entregando reconocimientos simbólicos a destacados carpinteros de ribera por su contribución al desarrollo local y por mantener un oficio tradicional. Ejemplos como los de la comuna de Dalcahue, reconociendo a los carpinteros de San Juan, o en Hualaihué, a algunos de sus antiguos maestros de lanchas veleras junto con el Reconocimiento del Programa THV (2014) también han sido reconocidos previamente por administración municipal.

Otros, puntualizan en la materialidad del elemento. El pueblo de Calbuco con las lanchas chilotas (veleras), se oficializa en 27 de Enero de 2002 al declarar a Calbuco como *“puerto oficial de las tradicionales lanchas chilotas”*<sup>9</sup>.

Otro caso que refleja la valorización de la comunidad es en la comuna de Quellón, donde colegios están visitando los astilleros como una actividad formativa apuntado al fomento del conocimiento de una actividad tradicional parte de las raíces culturales.

Un aporte documental interesante, son las obras de pintores y fotógrafos que han registrado la materialidad del elemento en estudio. “Valorar y rescatar, junto al valor náutico, el significado cultural de la carpintería de ribera, lo expresan artistas como Pacheco Altamirano a través de su obra pictórica. Y las fotografías de Grassau, Skoruppa, Provoste o Ruben’s – junto a innumerables historiadores, poetas y escritores–, dedicaron gran parte de sus trabajos al registro de lanchas chilotas como símbolo de identidad cultural de la zona” (Tamayo, 2011: 41). Lo mismo ocurre con la música folklórica donde se habla de lanchas veleras como tópico recurrente en valeses antiguos.

En este sentido, se puede reconocer una valoración social y patrimonial del elemento, destacando la importancia cultural por parte de las agencias estatales como municipalidades.

Sin embargo, de manera contrastante, los portadores apuntan a que no ha existido un reconocimiento oficial y operativo de su quehacer, que les permita mejorar sus condiciones laborales. Los portadores declaran que no existe “un reconocimiento hacia la actividad” (Beto Saldivia), “necesitamos que se nos reconozca” (Ricardo Vargas).

---

<sup>9</sup> Decreto Exento N°1509 del 28 de febrero 2002 de la Ilustre Municipalidad de Calbuco. Facultado por la Ley N° 18.695 de Orgánica Constitucional de Municipalidades. (extraído de Garnham, 2009:82).

A pesar que el elemento genera con su materialidad un impacto directo para la pesca y acuicultura, y a las poblaciones costeras que necesitan comunicación entre canales e islas, los portadores dicen que no existe una valoración y reconocimiento integral que les ayude con el desarrollo de la actividad. Centran la responsabilidad en el Estado poco garante de fomentar el oficio. A pesar de “ser el inicio de la pesca artesanal” (maestro Rigo Uribe en Tamayo, 2011), ésta no ha sido ni es reconocida por el rubro ni por la Ley de Pesca u otras instituciones en la materia.

Según lo testifican los carpinteros durante las jornadas de trabajo participativas, varios son los factores que afectan la valoración del elemento. Existe un desconocimiento del oficio por parte de la sociedad, partiendo por distinguir en qué consiste. Otro punto es el hecho que los jóvenes no se interesan por aprender, ya sea por motivos como disminución de los mecanismos tradicionales de transmisión, cambio de necesidades e interés de la población (estudiar, migrar, otras fuentes laborales), escasa estabilidad laboral, o por hecho de ser considerada un trabajo pesado con ciertos riesgos. Al quedar fuera de la educación formal, no es parte de los que los jóvenes aspiren a estudiar.

Este conjunto de factores desmotiva la valorización social del elemento en las comunidades donde se práctica, aún cuando sea reconocido como un elemento del patrimonio cultural.

#### e. Descripción de la materialidad asociada al elemento.

Las embarcaciones construidas en los astilleros de la Región de Los Lagos, a manera tradicional, se semejan unas de otras por el uso de madera, materia prima por excelencia, pero también, por las técnicas compartidas de construcción, uso de plantillas y la curvatura de tablones por medio del cocido de éstos, uso de herramientas y, en general, sin uso planos<sup>10</sup>.

La carpintería de ribera se ha adecuando junto a las exigencias de los tiempos que vive, a los requerimientos de las pesquerías cada lugar, asociado a cambios tecnológicos y materias primas disponibles (tipos de maderas). La desaparición de lanchas a lo largo del tiempo demuestra el dinamismo tecnológico de la materialidad.

Es interesante relevar las palabras del artesano José Triviño de Isla Caucahue, aparecida en el libro *Lanchas Veleras Chilotas* (2015), quien entrega una visión integradora, relevando la diversidad de veleras confeccionada con la tradición artesanal chilota, donde la “lancha chilota” es sinónimos de varios tipo de embarcaciones: “*Chiloé tuvo muchos modelos de veleros, no solamente la lancha chilota que estamos viendo aquí, hubo goletas de dos palos, lanchones que eran similares al modelo de las lancha pero no tenían la cubierta, el chalupón con dos proas, las lanchas con bambotas de una vela y dos foques y también la legendaria Goleta de Ancud que fue hecha acá en Chiloé*” (En Cofradía del Navegante Chilote, 2015: 15). Una variabilidad de embarcaciones justifica las representaciones y significados que se le otorgan y han otorgado a término “lancha chilota”-dependiendo de la época y lugar de representación/construcción (ver más adelante).

En términos materiales y actuales, la madera muchas veces se compra fuera de los lugares de construcción. En los casos de los astilleros en las ciudades como Calbuco, Castro, Ancud o Quellón, está situación es más marcada por la urbanización propia de ciudad -que ha distanciado los bosques hacia las periferias. En lugares rurales coincide en que el portador es dueño de un campo con bosque nativo donde poder extraer madera. Este es menos frecuente hoy en día, pero se mantiene en zonas como la Comuna de Hualaihue en los sectores de Mañihueico y La Poza.

La gente de Calbuco se abastece de ciprés o ciprecillo provenientes de las zonas cordilleras de los Muermos. También lo hacen en Hualaihué, sobre todo lo que es ciprés o ciprecillo – que es utilizado para el forro del casco y cubierta de la mayoría de las embarcaciones-.

La construcción de lanchas de Quellón, otro de los lugares más productivos, utiliza maderas de las tierras altas de Compu aunque existe comercio de madera desde las islas menores donde quedan bosques maduros. En Castro sector de Nercón se abastecen de distintas zonas de venta de madera de Chiloé.

El conocimiento para el uso de maderas nativas y los principios de su transformación, es un arte heredado desde tiempos prehispánicos, coloniales y republicanos. En el siglo XVIII se construían variedad de embarcaciones, falúas, faluchos, galeones, naos y balandras. Las falúa era una embarcación de “dos palos y nueve remos por banda” (O'Donnell, 1990:121). Hoy en día, aquellos modelos han desaparecido de la carpintería de ribera chilota, pero

---

<sup>10</sup> Es notable dar cuenta que la mayoría de las embarcaciones que se construyen en la actualidad, según las entrevistas a los astilleros de la zona de Chiloé, Calbuco y Hualaihué, se construyen primero y después un ingeniero naval las desarrolla en planos para que éstas puedan aprobar las exigencias marítimas oficiales: “pasar revista”. (Nota del Autor)

manteniéndose formas semejantes, técnicas, principios de construcción, saberes extractivos y el uso de la materia prima.

La descripción de la materialidad en tanto tipos de embarcaciones, que difieren entre ellas por tamaño, finalidad y “arrufo”<sup>11</sup>, todas mantienen relativas diferencias derivadas del “ojo del carpintero”, que puede depender de sus plantillas y los detalles otorgados por el genio creativo de cada carpintero (influenciado por lugar y genealogía familiar de enseñanza o tradición).

Como es posible registrarlos en los astilleros artesanales de la Región de Los Lagos, los carpinteros de ribera chilota arman desde pequeños botes auxiliares hasta barcazas. Normalmente las lanchas no superan los 18 metros de eslora en base a la Ley de Pesca y Acuicultura n°18.892, que establece el tamaño y la capacidad de carga como los factores que definen una embarcación artesanal. El Art. n°2 número 14 define la embarcación artesanal como una nave de hasta un máximo de 18 m de eslora y hasta 50 toneladas de registro grueso (operadas por armador artesanal). En Chile, el registro pesquero artesanal, hasta diciembre del 2011, tenía inscritas un total de 12.757 embarcaciones (Informe Técnico UID N°02-2012).

Además de la clasificación que establece la Ley n°18.892, a través del Reglamento n°388/95 en su Art. n° 2, se clasifican las naves artesanales en cuatro clases según capacidad extractiva:

- a) **Bote:** embarcación sin cubierta completa, con o sin motor de propulsión.
- b) **Lancha menor:** embarcación con cubierta completa y motor de propulsión, con una eslora total de hasta 12 metros.
- c) **Lancha media:** embarcación con cubierta completa y motor de propulsión, con una eslora de más de 12 metros y de hasta 15 metros.
- d) **Lancha mayor:** embarcación con cubierta completa y motor de propulsión, con una eslora de más de 15 metros y de hasta 18 metros.

Para el año 2015 se pudo constatar que por envergadura las lanchas media y mayor son las más comunes de los astilleros con mayores instalaciones, y los botes y lanchas menores de aquellos lugares a orillas de playas más rudimentarios<sup>12</sup>.

Según la literatura naval mundial, se pueden realizar clasificaciones de las naves en base a cuatro variables principales<sup>13</sup>:

- i) Tamaño ii) Finalidad iii) Propulsión iv) Sustentación.

Al recoger la variable *Tamaño*, las embarcaciones que nacen de los astilleros de la tradición chilota, normalmente son lanchas que no superan los 18 m de eslora o largo ya que son artesanales. Estas varían en calado (altura) y manga (ancho) dependiendo a la *Finalidad*: cabotaje, habitabilidad, pesca, servicios para la acuicultura, etc. Por lo tanto, al usar la variable

<sup>11</sup> Término referencial a las líneas o figura de toda embarcación, sinónimo de la silueta o curvatura que se aprecian ópticamente desde algún punto de perspectiva. (Nota del autor).

<sup>12</sup> A nivel nacional las cifras dan cuenta de la existencia de naves menores a 8 m de eslora como las más numerosas: “Solo hasta los 8 metros de eslora, la cantidad suma un total de 7.113 embarcaciones, representando cerca del 55,8% del total de la flota inscrita. Siendo el rango de eslora entre los 7 y 8 metros, el de mayor número de embarcaciones inscritas (3.321)” (INFORME TECNICO (UID N°02-2012).

<sup>13</sup> <http://wiki.lamarencalma.com/>

de *Finalidad*, la descripción de la materialidad se amplía y complejiza. Ahora bien, en función del uso de variable de *Propulsión*, se puede hacer una breve taxonomía descriptiva que cubre casi la totalidad de la materialidad del elemento, donde se ocupa la carpintería de ribera chilota como genio creador.

Basado en la *Propulsión* se pueden dividir en tres las embarcaciones construidas por carpinteros de ribera chilota: i) A fuerza humana; ii) Eólica iii) Mecánica.

### **e.1 Embarcaciones a propulsión humana.**

A través de la historia en Chiloé se han construido una variedad de embarcaciones movidas por la propulsión humana, partiendo por las *dalcas* y *huampu* -o bongos- prehispánicos, a los botes de diverso tipo y tamaño. En tiempos modernos se agrupan en botes que parten en 2 m aprox. de eslora, a los grandes *chalupones* de 12 m de eslora. Estas se construyen con piezas maestras de quilla, roda, contra roda y codaste. Usan cuadernas con vuelta natural o cortada. En general, los botes a remo son de uso auxiliar de embarcaciones mayores y para trayectos cortos de la población que “todavía” se desplaza sobre por el mar como medio de transporte.

Gracias a la información proporcionada por el experimentado carpintero de la zona de Chiloé, don Alberto Saldivia Saldivia<sup>14</sup> –asentado en Quellón-, y la corroboración con datos secundarios, podemos confeccionar un registro referencial de las embarcaciones artesanales de la tradición chilota. Para el maestro “Beto Saldivia”, los distintos tipos responden al tipo de actividad o finalidad pesquera adaptadas a las condiciones marinas de cada lugar.

**1.1 Bote:** El bote a remo ha sido usado desde tiempos no precisados en todo el borde costero para faenas de recolección de algas, mariscos y pesca de costanera. Usado también como embarcación auxiliar, era frecuente su uso en las antiguas veleras chilotas de carga o goletas. Su eslora bordea los 3 m, con una manga o ancho de 1,8 m y puntal o calado de 50 cm. Este bote posee popa con espejo y proa de punta con un fondo ovalado. Lleva dos banquitos y un asiento de popa. Siempre cuenta con dos remos. Su materialidad antiguamente era de ciprés (de las Guaitecas o cordillerano), el cual ha sido reemplazado con los años por otras maderas como mañío. La fijación de las piezas con clavos de cobre.



***Bote a remo de costanera***

Colección “Beto Saldivia” (1946)  
Fotografía Tamayo (2015)

<sup>14</sup> Con el apoyo de una colección de maquetas a escala (perfil de cada embarcación), confeccionadas en 1946, y que le fueron heredadas por un ingeniero naval, se puede tener una idea visual de algunos tipos de embarcaciones artesanales construidas durante el siglo XX en los astilleros de la Región de Los Lagos. (Nota del autor).

Muchos botes en sus variaciones contaban con la posibilidad de implementar pequeñas velas para ayudar a la navegación. En el libro *Mi Rostro. Una Mirada* de Labbé y Zink (2013), el desaparecido carpintero don Carlos Vargas (THV 2014) relata el uso del bote a remo desde las lejanas tierras cordilleranas de Hualaihué a Puerto Montt “(...) *Dos veces viaje a Puerto Montt a remo, en botes que hice mismo, también llevando róbalos. Fueron viajes como de 10 horas hasta llegar a Puerto Montt, siempre a remo y cuando había viento bueno ponía una velita. Eso fue como en los años 40 más o menos*” (Labbé y Zink, 2013: 40).

Hoy el bote a remo sigue siendo un vehículo de apoyo para embarcaciones mayores, como también para la pesca artesanal, deportiva y transporte de tramos menores.

imagen editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628

*Desplazamiento en bote menor con uso de remos: Celebración de la  
Fiesta de la Candelaria, sector Llaguape, Estuario del Reloncaví.*

Comuna de Puelo  
Fotografía: Godoy (2009) en Tamayo (2011).

**1.2. Chalupa o chalupita de dos remos:** Embarcación con forma de canoa ya que proa y popa son semejantes y terminan en punta. Estas son ideales para el remo dado manga que no supera los 2 m. Ligeras para desplazarse a mayores distancias en busca de pesca con redes o artes de buceo. Tradicionalmente usada en las costas continentales de Carelmapu, Maullín y Calbuco para pesca, su largo regularmente de 4 m, con manga de 1,9 y puntal de 60 cm. Se caracteriza por tener dos proa y fondo ovalado, siendo la diferencia que la aleta de popa es más cerrada que la proa. Se compone de dos bancos y un asiento de popa.

En el libro *Carpintería de Ribera del Río Cutipay*, se habla de *chalupa* como una embarcación algo más grande ( 6 m) manteniendo los cuatro remos pero con la diferencia que hablan de una *chalupa* con fondo plano según los testimonios que se registran, cito: “*Esa embarcación es*

*plana, tiene el fondo plano abajo. Las tablas van doblando así, con dos rodas, una a cada extremo (...)*” (Carpintero Emilio Villanueva de Río Cutipay, en Hernández, 2015: 72). Según las fuentes atendidas para la carpintería chilota, las embarcaciones de fondo plano son las chatas o chalanas. Estas diferencias planean interrogantes de investigación.



*Chalupa o chalupita de dos remos*

Colección “Beto Saldivia” (1946)  
Fotografía Tamayo (2015)

**1.3. Chalupa de cuatro remos:** Esta embarcación se utilizó asociada al buceo con escafandra de mediados del siglo XX. Su uso era frecuente en las zonas de Carelmapu, Maullín y Calbuco. Con una eslora de 7 a 8 m se movilizaba hasta con cuatro remos. Disponía de cuatro bancos, un asiento de popa y un castillo de proa, lo que permitía que una persona pisara firme y subiera para manipular el ancla. Contaba con un “empaletado” o piezas de madera adheridas a las cuernas para pisar más firme y con tabla de “tangle” al medio para soportar la carga. Al igual que la *chalupita* la popa es más cerrada que la de proa.

Los testimonios de pescadores de Carelmapu y Maullín contenidos *Escafandras Bajo el Mar* (2009) permiten refrendar el uso de chalupas y chalanas en dichas zonas. “*Primero eran chalupas a la vela nomas, botes veleros y remo. De dos proas, grandes de 10 a 11 varas. Yo subí una, se llamaba “La Torre”, hacia 4,500 tablas de alerce*” (Eliseo Sánchez en Chambeaux, Et. al, 2009: 27).

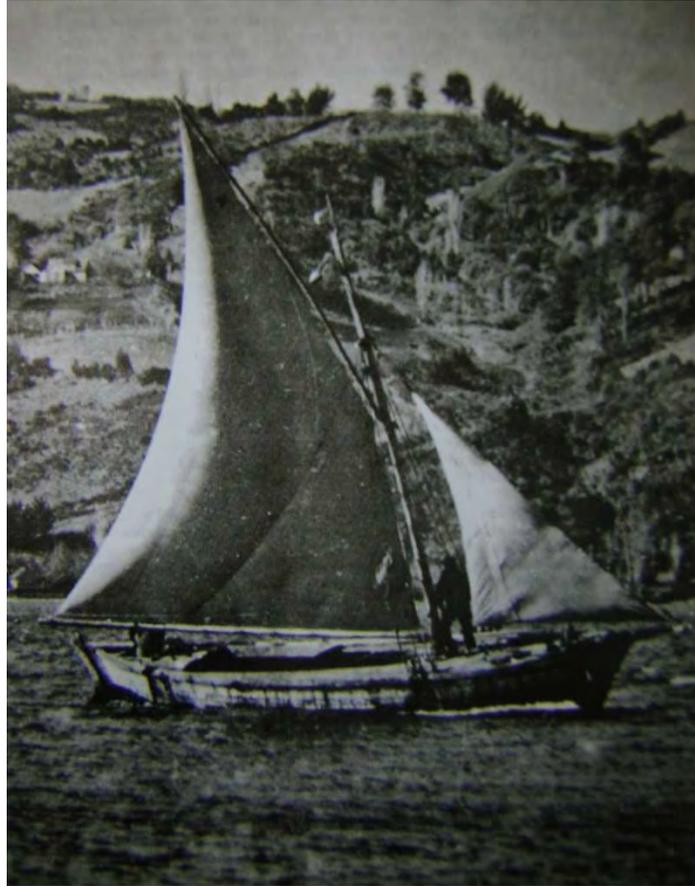


*Chalupa de cuatro remos*

Colección “Beto Saldivia” (1946)  
Fotografía Tamayo (2015)

**1.4. Chalupón:** Embarcación con una dimensión mayor a la chalupa con 11 a 12 m de eslora, 2,40 a 2,60 de manga y con 1,40 m a 1,50 m de puntal. Su característica de dos proas iguales, sin cubierta y una vela, le otorgan su singularidad. De fondo ovalado y “embobinada” a proa, contaba con un castillo a proa y una bodega abierta. Con dos a tres bancos era usada para pesca de buceo a mayores distancias. Esta nave corresponde al *chalupón chilote o guaitequero*;

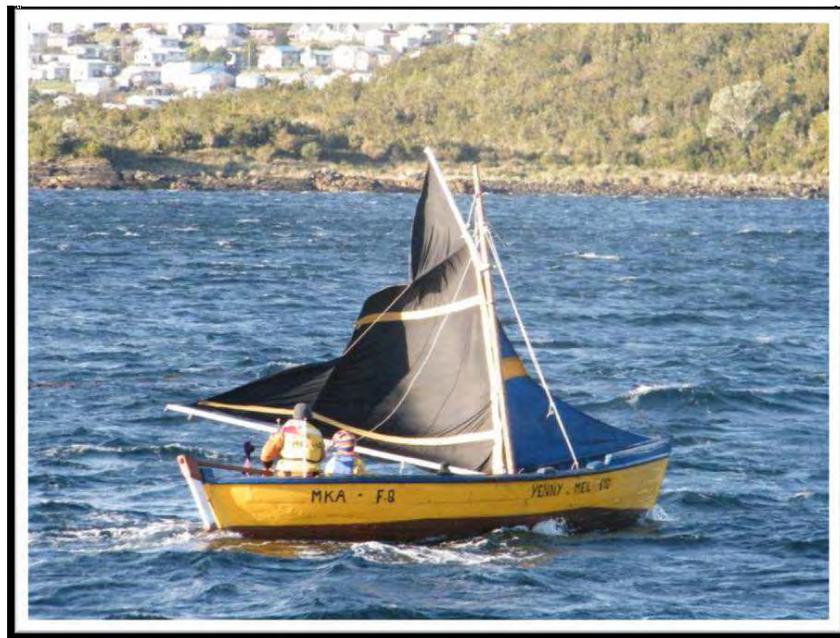
tipo de nave que se adentraba en el Golfo de Corcovado y las Guaitecas por cazadores de lobos y pescadores de Maullín, Carelmapu, Calbuco y todo el gran Chiloé.



***Chalupón  
guaitequero***

Imagen extraída del  
libro Lanchas Veleras  
Chilotas.  
(Cofradía del  
Navegante Chilote,  
2015).

El Plan de Salvaguardia: Construcción y navegación en chalupa a vela y faena de la cholga seca, Zona litoral – Guaitecas, Aysén Región de Chile (Ciep, 2013), exhibe la imagen de una chalupa a la vela en fiesta de San Pedro.



***Chalupón a la vela en Fiesta de San Pedro***

Melinka  
Fuente: Ciep (2013)

La colección de “Beto Saldivia”, exhibe un *chalupón* modificada con bambota para la instalación de un motor centrado, lo que sería una derivación más tardía en relación a la llegada del motor.



*Chalupón con fondo motorizado*

Colección “Beto Saldivia” (1946)  
Fotografía Tamayo (2015)

**1.5. Chata o chatita:** Tipo de embarcación pequeña de 4 m a 5 m de eslora con la característica de ser más ancha, con una manga de 1,8 m y con el fondo plano. Esta forma plana de fondo se asocia a un uso de pesca y recolección costanera dando gran estabilidad para la pesca común de Maullín y Carelmapu. Era usada en tramos menores por el peso que guarda el fondo plano. Mantenía hasta cuatro remos y podía recibir una vela. Las *chatas* tienen la “popa cortada”, es decir cuentan con espejo. Por esto se hace fácil la pesca con red por la “popa lisa” que fácilmente permitía la pesca individual. Cuando había “más peso de marea” se tiraba tiraban las chatas desde la orilla a fuerza de caballo o humana para acercarlas a la orilla.



*Chata o chatita*

Colección “Beto Saldivia” (1946)  
Fotografía Tamayo (2015)

**1.6 Chalana:** De 5 a 6 m de eslora, con una manga de 1,7 a 1,8 m en su mayor porte, con un puntal de 60 cm. Al igual que la *chata* tiene fondo plano, con la diferencia que ésta cuenta con dos proas casi idénticas. Posee dos bancos, con asiento de popa y uso de cuatro remos. Esta embarcación era normalmente utilizada para pesca ribereña, pero sumaba una vela para trayectos mayores.

*“Eran como una chalana, eran abiertas, ¿. Esas eran las embarcaciones con que trabajábamos. Las chalanas tenían dos proas, de 10 metros mas menos y andábamos a remo y vela. Y la maquina [bomba de aire] se colocaba en la parte de atrás. Yo tenía una chalana grande con una bodega. Me hacia seos mil locos (Moroco Ulloa en Chambeaux, Et. al, 2009:27).*



*Chalana*

Colección "Beto Saldivia" (1946)  
Fotografía Tamayo (2015)

## e.2 Embarcaciones con propulsión eólica.

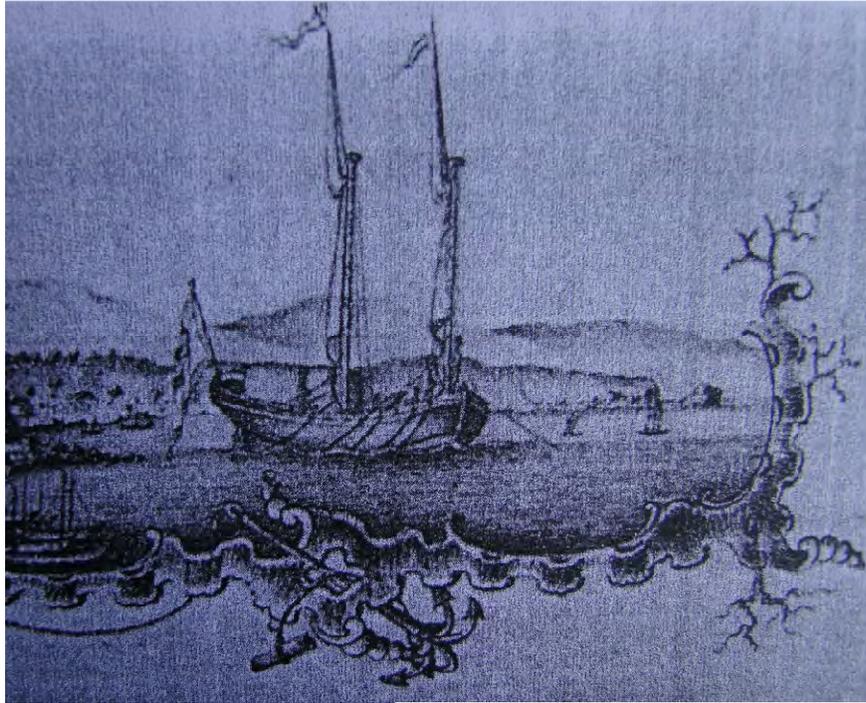
A lo largo de la historia las embarcaciones chilotas a propulsión humana fueron implementando velas hasta llegar al uso de dos mástiles en las goletas chilotas superiores<sup>15</sup>.

Algunos pequeños botes a vela, contruidos completos de madera, y las embarcaciones a vela superiores como goletas, son parte de la tradición constructiva chilota. Existen modelos antiguos contruidos en las costas de Chiloé, que son parte del patrimonio inmaterial y la historia ya que desaparecieron de la construcción local. En la actualidad se mantiene la construcción la *velera chilota cordillerana* del sector de Hualaihué, y la *chalupa velera* del sector Melinka.

A continuación una breve descripción de lanchas veleras, extintos como vigentes, que nos permiten un registro comparativo de la materialidad del elemento.

**Falúa:** Esta embarcación del pasado, era de dos palos o mástiles y varios remos por banda – nueve en el caso de Real Socorro-. Fueron utilizadas en el Chiloé colonial por las autoridades provinciales. Según registros hacia fines del siglo XVIII, según los diarios de José Moraleda, la falúa *Real Socorro* tenía las siguientes dimensiones: “*Tenía doce varas castellanas y un cuarto de vara de quilla, catorce varas de eslora, tres de manga y una de puntal. Una embarcación, pues, de unos once metros. Había sido construido en el propio puerto de San Carlos en 1775, (...)*” (O’Donnell, 1990:121). La falúa se asemeja por su forma de casco y uso de dos mástiles a las llamadas goletas chilotas. Las goletas reinaban en los mares de Chiloé hasta la motorización de las embarcaciones.

<sup>15</sup> O’Donnell (1990) reconoce el uso tipos de vela en embarcaciones del siglo XVIII.

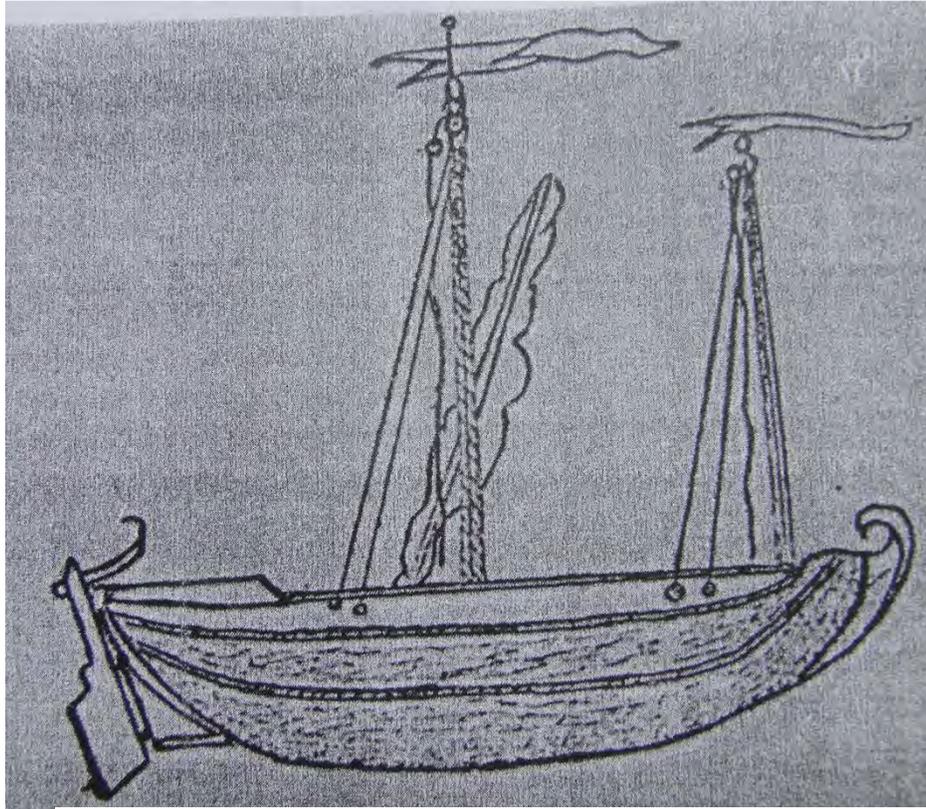


*Falúa "Real Socorro" (1775).*

Fotografía del dibujo a escala hecho por Moraleda. Museo Naval de Madrid.  
Fuente: O'Donnell (1990)

**Piragua de Chiloé:** Las piraguas de Chiloé, registrada por Moraleda para fines del siglo XVIII, fueron embarcaciones que según interpretaciones históricas, derivaron de las *dalcas* originales de dos tablones por lado y uno de fondo, utilizadas por los grupos originarios *chono* y *williche*. Según el investigador naval Hugo O'Donnell (1990), hacia fines del siglo XVIII contaba con algunos elementos usados en las embarcaciones europeas, un tipo de timón, y aunque carecía de vela, se improvisaba un velamen con ocho bordillos. Estas piraguas "corresponde a lo que Puente Blanco denomina "construcción colonial de la dalca", es decir tipos indígenas mejoradas" (O'Donnell, 1990:131). Para su confección, los carpinteros chilotes usaban herramientas de hierro como el escoplo. "La construcción de estas piraguas por isleños españoles alargaba las esloras de éstas hasta 17 metros, incorporándoles timón y velas propios de otros tipos" (Ibid:133). Para la época prevalecía la manera de extracción de tablones a través de cuñas, uso de soguillas, y estopa de corteza de alerce. En cuanto a forma, "La proa no tiene ni más ni menos que la popa". En este sentido se asemeja a las chalupas y chalupones velera.

El capitán Edward Blanckley en su paso por Ancud al mando de la *Pylades* en 1833, confirma el uso eólico por medio de un velamen improvisado en las piraguas de Chiloé: "*Cuando el dueño de estas piraguas tiene mercaderías para transportar – y como el bote es demasiado grande para manejarlo el sólo- coloca sus mercaderías en el fondo, corta una rama fornida; recta como mástil y prepara una para verga, la que coloca a través de la borda. Luego arriban varios nativos con sus mantequilla, etc; se sientan dentro del bote; quien con una especie de junco, las enlaza una con otra,; cuando ha reunido casi una docena, las instala en la verga y los usa como vela (...)*" (Mansilla,2005:140).



*Piragua de Chiloé*

Copia de un dibujo original de 1793, que representa una "dalca", que se encontraba oculto en una tapa de un manuscrito de los diarios de fray Francisco Menéndez Moraleda.  
Fuente: O'Donnell (1990:130)

**Goletas:** En la misma línea constructiva se ubican las goletas de dos palos de mástil. Estas lanchas dominaron el mar interior de Chiloé hasta la llegada de la propulsión mecánica. La industria de goletas desapareció de los astilleros de Chiloé. Al igual que las demás embarcaciones estas constaban uso de clavos de cobre, se estopaban con albura de alerce y se protegían con brea para el casco. Modificaciones posteriores de los tamaños de mástiles fueron introducidas a Chiloé.



*Goletas chilotas de dos palos*

Chiloé a mediados del siglo XX. Primer plano bote z remo, al fondo goletas chilotas.  
Fuente fotográfica: Registro histórico familia Bahamonde.



*"Replica de la Goleta de Ancud"*

Museo de Ancud.  
Fuente fotográfica: Desconocida

Otra embarcación fue que ampliamente utilizada en la extracción ostras en la Península de Lacuy previo al terremoto de 1960 es el "bote remero", pero que también podía implementar una vela. De una eslora promedio de 7 a 8 m con una manga de 1,60 m y un puntal de 55 cm poseía características especiales para una ligera navegación al remo cuando le trabaja en la extracción de ostras con aparejos de arrastre lo que hacía muy pesada la maniobra, señala don "Beto" Saldivia. Con proa y popa (con espejo), de fondo ovalado o media luna, lleva cuatro bancos y asiento de popa. Para mayor soporte de carga llevaba "empaletado" y "tangle". En su mayoría contaba con vela, para ello disponía de orza en la popa que servía como resistencia de la vela. Su materialidad estaba centrada en la madera y clavos de cobre. Una de las características más particulares, fue el diseño en el fondo de curva "S" en popa, tipo fue reemplazada en el tiempo por una sola pieza, más fácil de conseguir. Hoy día la extracción de

ostras de la Península de Lacuy, utiliza lanchas motoras como botes a remo, con formas de extracción más selectivas de captura y no de arrastre.



**Bote remero y velero**

Colección "Beto Saldivia" (1946)  
Fotografía: Tamayo (2015)

**Veleras chilotas; las calbucanas y cordilleranas:** De características particulares para la carga son las veleras tipo "calbucanas" y "cordillerana", usadas en el pasado para el acarreo de madera de alerce y ciprés –en basas y tejuelas– desde las cordilleras a los centros poblados de Calbuco, Puerto Montt y pueblos de Chiloé. El promedio de largo fluctuaba entre con 9 y 11 m de eslora, manga 4.5 a 5.5 m, puntal de 1.6 a 2 m con una capacidad de carga de 10 toneladas. Incluso algunas eran más reducidas de 7 m de eslora (Garnham, 2009:84). También las había más grandes, con mayor capacidad de carga aunque comparativamente más pequeñas que goletas y "faluchos maulinos"<sup>16</sup>.

*"Una de las características principales de la Lancha Chilota es que su manga mide una dimensión igual o similar a la mitad de la eslora, esto genera que su cuaderna tiene una mayor dimensión"* (Cofradía del Navegante Chilote, 2015: 15),

El modelo de carga llamada "calbucana" dice referencia al nombre de Calbuco, puerto de enorme relevancia marítima. José Garnham (2009) cita a René Gallardo en relación a una versión hipotética del origen de la "lancha chilota": "A fines del siglo XVIII la primitiva embarcación de la zona conocida por los conquistadores con el nombre de dalca sufrió transformaciones muy importantes en su estructura, evolucionando con la influencia europea en un falucho de siete tablones" (Garnham, 2009:6). Los trabajos de principio de siglo XX de Finsterbusch (1934), y la posteriores reinterpretaciones de esos estudios, Medina (1984) Cárdenas (Et. al, 1991) establecen que la condición originaria de carpintería se modificó al punto de construir lanchas como la lancha chilota. ¿Cuál tipo o modelo de lancha chilota?. Aquella tradicional tipo velera construida- con sus particulares según zona y finalidad de uno o dos mástiles, arrufo, manga, etc.-, en el área cultural de Chiloé y donde ésta llegase con su influencia económica y cultural (Palena, Aysén, Punta Arenas, Valdivia y el norte de Chile).

*"En cuanto al desaparecimiento de la dalca de Chiloé, su posible lugar de origen, ella terminó por ser completamente desplazada en el último cuarto del siglo XIX por un lanchón, semejante a los usados en el Mediterráneo, construido sobre una armazón de cuadernas con tablas angostas y delgadas, tingladas, machihembradas o de tope, muy calafateadas, unidas a las cuadernas por un tarugo de madera o clavos de hierro o cobre (el tarugo siguió en uso debido a la escasez de metales que sufría Chiloé). La nueva embarcación tendría también roda, quilla, codaste, timón, cubierta, y uno o dos palos para izar velas; hacía menos agua y tenía mayor capacidad de carga".* (Medina, 1984: 135).

<sup>16</sup> Según el Padre José Samuel Rojas. "Medían los faluchos alrededor de 18 metros de largo por 8 de ancho y tres o cuatro de alto y su construcción tardaba alrededor de tres meses". Disponible en <http://curanipe1850.blogspot.cl/2007/05/los-faluchos.html>

Una vez que la población comienza a construir las en las costas a pie de montaña de las actuales comunas de Hualaihué o Puelo, se les reconoce como “cordilleranas”, manteniendo el estilo de carga de las “calbucanas”. La producción este modelo de veleras chilotas todavía existe, pero es muy escasa, manteniéndose viva la construcción en la zona de Mañihueico en la comuna de Hualaihué<sup>17</sup>. Estas veleras todavía son construidas apegados a la forma tradicional, partir de piezas maestras usando cuadernas con vuelta natural y manteniendo la rusticidad del modelo con escasa aplicación como fibra de vidrio o fierro. Normalmente poseían un mástil confeccionado con madera nativa liviana y resistente como el alerce. Hoy en día estas veleras son destinadas básicamente para paseos turísticos de sus dueños, ya que el uso pesquero o productivo fue desplazado por el uso de las lanchas motoras.



**Lancha velera chilota**  
Modelo *cordillerano* “Kuruf” (2007)  
Fotografía: Tamayo (2011).

<sup>17</sup> Quienes las construyen y navegan han sido reconocidos como THV (2014): José “Pepe” Mautor y Artemio Soto. En el caso de Artemio Soto, utiliza la “Flor del Carmen” en faenas pesqueras artesanales de acuicultura.



*Dos lanchas chilotas varadas en la playa de Angelmó.*  
Año 1960

Fuente: Ruben's, 2011:17.



*Angelmó. Canal e Isla Tenglo. Lanchas varadas con velas izadas para secarlas al viento*  
Año fotografía 1956

Fuente: Grassau, 2009:44.



***Falucho Mauilino***

Imagen web  
<http://curanipe1850.blogspot.cl/>

### **e.3 Lanchas a propulsión mecánica.**

Después de los años 60' se hace presente la llegada de motores -marca Lister-, lo que derivó en cambios notorios para la construcción artesanal. En la actualidad estas lanchas motoras son la fabricación más común de manifestación, dado la demanda de las industrias pesqueras y los pescadores artesanales. Estas se construyen en sin fin de dimensiones, algunas superando los 18 m de eslora mayor a la escala artesanal. Al igual que las veleras chilotas, poseen una estructura sujeta a las piezas maestras, entabladas con madera de ciprés o ciprecillo, pero a diferencia de las veleras posee una cabina o puente en popa o al medio de la lancha. Para Garnham (2009) el diseño y construcción del casco de las lanchas motoras son similares a las veleras chilotas que registró entre los años 2003 -04, con "la excepción que en la popa el codaste tiene un vano para la ubicación de la hélice".



***Lancha motora en construcción***

Astillero José Barría, San Juan,  
Comuna de Dalcahue  
Fotografía: Tamayo (2015)



**Lancha motora; uso artesanal**

Comuna de Hualaihué  
Fotografía: Rodríguez (2014)



**Lancha de pesca artesanal (8,5 m aprox de eslora)  
Chaihuao, Comuna de Quellón**

Fotografía: Tamayo (2015)

También se pueden registrar modelos particulares entre las motoras que ya han desaparecido. En Chiloé nos relata don “Beto Saldivia”, se construyeron modelos destinados a instituciones públicas después del terremoto de 1960, Carabineros de Chile y el Servicio de Pesca (en ese tiempo dependiente del Ministerios de Agricultura). Comúnmente de 12 m a 14 m de eslora, manga de 3,20 m aprox. y un puntal de 1,60 m a 1,70 m. Esta lancha se caracteriza por una bambota “pecho de ave” y fondo ovalado. La embarcación contaba con puente de mando, cabina corrida y en algunos casos revestimientos en fierro o cobre. Debido a la complejidad de la forma de la bambota “pecho de ave” su uso dejó de fabricarse.



**Lancha motora (década del 60' y 70')**

Colección “Beto Saldivia” (1946)  
Fotografía: Tamayo (2015)

#### **e.4 Implementación de las embarcaciones**

Unidad de Gestión Interna

La implementación de las embarcaciones es distinta por cada astillero. En algunos casos sólo se construyen los cascos y puentes (sala de mando, cocina, baño y habitaciones), en otros también se instalan motores, sistemas eléctricos, revestimientos sanitarios e instrumentos de navegación. Los astilleros que cuentan con infraestructura de galpones normalmente entregan el servicio completo, los que están en playa suelen quedar hasta la construcción de madera y *enfibrado* (revestimiento con fibra de vidrio). Esto determina la posibilidad del armador de hacer efectiva la construcción en el lugar de surgimiento de embarcación o contemplar el traslado a otro astillero para sus terminaciones. De este modo, dependiendo de la implementación de lanchas aparecen las faenas específicas desarrolladas por oficios o servicios de soldadores, mecánicos, eléctricos, *enfibradores*. En los astilleros más completos estos pasan a ser parte de integrantes o trabajadores del astillero, a diferencias de los astilleros menores, donde los trabajadores asisten de forma puntual y como externos al astillero.

Por demanda sanitaria y durabilidad, las lanchas motoras en sus distintas dimensiones de eslora utilicen el fierro y la fibra de vidrio como un proceso que ya es parte de los astilleros tradicionales. A pesar de su uso, la madera sigue siendo el material inicial del proceso constructivo en un astillero.

Los botes menores y lanchas son reparados y estopados comúnmente por sus propietarios, pero cuando necesitan del cambio de alguna pieza maestra como quilla, roda o cuadernas, sobretodo producto de la afectación de la broma, son derivadas a un carpintero especializado.

En cuanto a la materialidad, debido a la escasez de arboles nativos los precios por pulgada han visto subir su precio, lo que incide en el alza del valor de las embarcaciones, lo que por razones obvias, no es compartido por los compradores o armadores. Por este motivo es que se paga poco por la construcción, ya que si uno le sube el precio.

Se ha extendido desde hace algunos años el uso de maderas exóticas que se encuentran más cercanas y sin necesidad de planes de manejo extractivos como los es eucaliptus - usado sobre todo para quilla aportando buena calidad-. Las exigencias de Planes de Manejo que regula el mercado forestal y fiscalizado por la CONAF, es percibido como un tema problemático por los carpinteros que requieren de madera nativa para sus especificaciones técnicas de una embarcación.

### **e.5 Astilleros**

Con atención al espacio donde se produce la materialidad, es decir, los astilleros, no hay un mínimo de requisitos tecnológicos o materiales desde el punto de vista de los portadores que definan lo que es un astillero artesanal. Lo único que define el astillero de tipo artesanal es ser una intervención del espacio geográfico donde se construyen o reparan embarcaciones. El astillero como espacio de construcción será revisado en la letra f que sigue a continuación.

Se observa que los botes a remo pueden nacer sin necesidad de mucha infraestructura como galpones o techumbres que hagan de astillero. Los botes a remos en casi su totalidad son contruidos por carpinteros jóvenes que comienzan a dar sus primeros pasos en la carpintería de ribera. Se desprende de los relatos de antiguos maestros de ribera, que el desarrollo como carpintero comienza por un bote.

Haciendo relación entre tipo de naves y el lugar de construcción, se aprecia en la actualidad que en los distintos territorios comunales hay expresiones materiales que van de pequeños

botes a lanchas mayores, sin embargo se puede apreciar sutiles diferencias entre los lugares de construcción.

<b>Lugar</b>	<b>Tipos de embarcaciones</b>
Comuna de Hualaihué: sector Mañihueico	Veleros chilotos (lanchas menores) con al menos tres portadores activos.
Comuna de Hualaihué: sector Contao, La Poza y Quildaco	Existe una completa oferta desde botes a lanchas mayores. Por la cantidad de carpinteros jóvenes se aprecia confección de botes y lanchas menores y uno dos astilleros con lanchas mayores.
Comuna de Hualaihué: sector Estero Muy – Aulen	Producción de lanchas menores y medianas. Se aprecia mayor incidencia de trabajos de reparación de lanchas que construcción.
Comuna de Hualaihué: sector Punta Nao, Lleguiman y Rolecha	Producción de botes, lanchas menores y medianas. Menor cantidad de astilleros que sectores como La Poza.
Comuna de Hualaihué: Pichicolo – Hornopirén	Presencia de dos a tres astilleros activos con producción de botes, lanchas menores y media.
Comuna de Puerto Montt	Un astillero en Caleta Pichipelluco con construcción de variedad de embarcaciones
Comuna de Calbuco	Producción de botes, lanchas menores, medianas y mayor. Durante los últimos años ha disminuido la producción debido al cierre de astilleros históricos (cierre del Astillero Proeschle)
Comuna Ancud: sector Pudeto	Escasa actividad de creación, hoy día más enfocados a la reparación de lanchas.
Comuna de Dalcahue: sector urbano Dalcahue	Un astillero botes, lanchas menores y medianas
Comuna de Dalcahue: sector San Juan	Dos astilleros de un trabajo intensivo en todo tipo de lanchas.
Comuna de Castro: Río Gamboa	Astillero González; construcción y reparación de variedad de botes y lanchas
Comuna de Castro: Puente Nercón	Astillero Pacheco, enfocados principalmente a lanchas medianas y mayores
Comuna de Castro: Nercón	Astillero Hermanos Pacheco; construcción de lanchas mayores y yates de turismo de lujo.

	Astillero Peranchiguay: botes y lanchas menores, También velera chilota
Comuna de Chonchi	Un astillero construcción lanchas menores, medianas y mayores
Comuna de Queilen	Al menos 5 astillero con construcción de todo tipo de naves
Comuna de Quellón	15 astilleros entre zona urbana y periurbana con construcción de todo tipo de naves

#### **e.6 Herramientas.**

*“La herramienta hace al maestro”* (Mario Saldivia, 2015)

La construcción de un bote o lanchas mayores implica el uso de diversas herramientas manuales como eléctricas que permiten la transformación de la madera en piezas de innumerables formas. Otrora eran sólo manuales: hacha, sierras a brazo, serrucho, diversos tipos de cepillos y galopas, formones o escoplos, combos, mazos y martillos, prensas y escuadra. La moto sierra reemplazó el uso de hacha y antigua sierra a brazo para el corte de madera. Así como cepillo, taladro y sierra eléctrica a las nobles herramientas artesanales, que incluso en el pasado eran confeccionadas por los propios carpinteros.

Hoy en día la moto es la herramienta más usada por el carpintero de ribera. Para Mario Saldivia, Presidente de la Agrupación Cultural de Carpinteros de Ribera de Quellón, su uso es importante pero no debe reemplazar la especialidad de las otras herramientas tradicionales.



*Antigua sierra de brazo*

Familia Calhuante-Huinao,  
Chauchil, Comuna de Hualaihué.  
Fotografía: Tamayo (2009)

imagen editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628

***Uso de formón en muescas de velera chilota, Mañihueico***

“Pepe” Mautor (THV 2014)  
Comuna de Hualaihué  
Fotografía: Godoy (2008) en Tamayo (2011)



***Revestimiento metálico de quilla en lancha motora***

Astillero “Chemo” Uribe  
Comuna de Hualaihué  
Fotografías: Godoy (2008) en Tamayo (2011)



**Herramientas metal madera**

1. Prensa metálica
2. Cepillo manual
3. Combo
4. Maniobra de apernaje

Comuna de Hualaihué  
Fotografías: Godoy (2008) en Tamayo (2011)



Anterior a la llegada de herramientas eléctricas y la moto sierra, los antiguos carpinteros debían enfrentar las sacrificadas faenas de manera manual incluyendo todo el corte y cepillado de la maderas. En algunos casos realizaban herrería para construir sus propias herramientas. La disponibilidad de herramientas electromecánica hoy facilita y disminuye los tiempos de trabajo sobre todo en la preparación de las maderas. Los astilleros muestran variedad de herramientas en algunos casos manteniendo antiguos combos o prensas heredadas de sus padres o abuelos.

*“Fueron notables herreros, mueblistas, carpinteros de casas y también agricultores. Complementaban su labor de maestros con la roza de montes para cultivo y ganado. Fabricaban una enorme cantidad de objetos con madera, como ataúdes, instrumentos musicales, herramientas; forjaban y labraban hachas, llaves, sierras de brazo, martillos, cepillos de mano, azuelas, prensas de madera y fierro. Su labor era mayormente manual, en todas las fases constructivas, en íntima conexión con la naturaleza, valiéndose de la tracción animal de bueyes como energía externa. Hoy representan un pasado cargado de imágenes rústicas, de aplomo y desafiantes formas de vida” (Tamayo, 2011:84).*

## **e.7 Resumen de las etapas de construcción de una lancha chilota (motora o velera).**

### **1. Búsqueda o compra de materia prima (fuera del astillero)**

- 1.1. *Identificación de árboles para piezas maestras (quilla, roda codaste, cuadernas con vuelta natural). Puede ser en terrenos propios del portador o comprados en terrenos de terceros.*
- 1.2. *Extracción de palos con ayuda de moto sierra.*
- 1.3. *Traslado de madera: tracción animal o mecanizada.*

Se usan distintos tipos de maderas nativas y también exóticas como el eucaliptus con actitud naval para piezas de quilla. Normalmente se piezas maestras de coigüe, mañío macho y ulmo. Para las cuadernas se utilizan maderas nativas que cuenten con la curvatura buscada por el carpintero. Para el entablado y cubierta se utiliza ciprés o ciprecillo. También se usan maderas procesadas en lo que es la obra de puente y cabina.

### **2. Creación de piezas (en el astillero)**

- 2.1. *Corte y cepillado de piezas maestras (algunos casos se pinta la quilla antes que todo)*
- 2.2. *Secado de madera (Recibimiento y disposición de tablonés para secado al aire libre o bajo techo).*

Se utilizan herramientas como moto sierra y cepillos eléctricos, lo que a diferencia del pasado, acelera los tiempos de construcción. El secado de madera es fundamental para el buen desempeño de las curvaturas y ajustes de la lancha “para que no ceda la madera”.

### **3. Armado de esqueleto**

- 3.1. *Unión de la quilla con rodas (a proa y popa); unión de codaste a roda de popa y espejo en popa, uso de pernos.*
- 3.2. *Montaje varillas diagonales que señalan la forma de embarcación*

### 3.3. Disposición de cuadernas centrales

*“Esta etapa consiste en lo siguiente: Unión de la quilla (columna) con la roda por medio de un durmiente de roda (proa) y el codaste de popa ayudados de las plantillas (moldes) para observar su correcta ubicación y centrado” (Hernández, 2015:68).*

## 4. Instalación de cuadernas maestras y piezas de soporte para cubierta

### 4.1. Encuadernado con uso de plantillas

### 4.2. Montaje de soportes de cubierta (Baos).

*“En la segunda etapa se instalan las cuadernas con vuelta natural, o bien se unen dos piezas ensambladas que forman las «costillas» de la embarcación, haciendo aparecer la imagen de una embarcación que crece del esqueleto hacia el volumen. Posteriormente se agregan los baos, piezas cruzadas que sostienen el piso de la cubierta. Los trancañiles son las piezas que unen el casco con la cubierta” (Tamayo, 2011:107)*

*“Las cuadernas se van instalando perpendicularmente a la quilla para lo cual se requiere del uso de las plantillas, las que además de moldear las embarcación ayudan a afirmarlas mientras se instalan estas tablas y se fijan temporalmente mediante el uso de prensas” (Hernández, 2015:88).*

*“Esta técnica se utiliza en Chiloé y otros lugares del sur (Tamayo, 2011:107) y extremo sur de Chile como por ejemplo Pto. Williams (Vairo 2009). Esta maniobra se debe hacer de forma rápida, evitar que se enfríe la madera y oponga mayor resistencia a curvarse, ya que las piezas se pueden quebrar fácilmente dada la intensidad de las curvas que se requiere en algunos puntos de la estructura de la nave” (Hernández, 2015:88).*

## 5. Entablado de casco o forro e instalación de baos para cubierta.

### 5.1. Cocimiento de tablones

### 5.2. Curvatura de tablones y entablado del casco

### 5.3. Instalación de baos y piso de cubierta

*“Los tablones se van fijando a las cuadernas, idealmente con clavos de cobre. Un largo sacado por ambos lado de la quilla y la roda llamado alifriz, acomoda el primer tablón de aparadura. Los tablones de la cubierta van clavados a los baos” (Zegers, 2003: 79).*

*“Para el entablado, a la manera tradicional, se calientan los tablones para darle flexibilidad a la madera, hirviéndolos en agua para poder doblarlos y añadirlos al esqueleto. Un largo tubo de fierro se llena con agua que se calienta a fuego directo y se introduce un tablón que se mantiene un tiempo adecuado según el grosor. Luego de 30 ó 40 minutos, lo sacan y montan caliente sobre el esqueleto principal, presionando con prensas y maniobras de cuerdas (...)” (Tamayo, 2011: 107).*

## 6. Estopar y aplicación de sellantes

- 6.1. *Estopado y enmasillado de casco.*
- 6.2. *Revestimiento con fibra de vidrio, postura de cubiertas metálicas y aplicación de pinturas.*

Esta etapa de estopado y sellado puede ir después de la construcción de obra muerta y piso de cubierta. En cuanto a la tradición chilota, utiliza la misma técnica de calafateo que la descrita para la carpintería de Río Cutipay. *“Una vez terminado es casco se procede al calafateo de embarcación, que consiste en el sellado de los espacios que hayan quedado en la unión de la cada pieza del forro que entrara en contacto con el agua mediante la incorporación a presión de una piola de algodón denominada pabilo” (Hernández, 2015: 109).*

## 7. Construcción de obra muerta (parte superior que no está sumergida en el agua) y la cubierta de la embarcación.

- 7.1. *Creación de puente o cabina (posteriormente amoblado de cabina, dormitorios, concina y servicio higiénicos) y otros espacios como bodegas y sala de motor.*
- 7.2. *Instalación de forro de piso.*

*“Luego de terminar todo el envigado se procede a forra la cubierta de la embarcación. Antes se han construido las bodegas y escotillas (salidas). Después se inicia la construcción de la cabina” (Hernández, 2015: 119).*

*“Se le dice “cabina corrida” a la estructura que sobresale de la cubierta y se extiende por gran parte de ella: esta terminación es típica de las lanchas de recorrido y de turismo, En contraste, las lanchas pesqueras pueden tener la cabina a proa, a popa o en la mitad; cada posición tiene sus ventajas” (Zegers, 2003: 96)*

## 8. Instalación de medio de propulsión y instrumentos de navegación

- a. *Lancha velera: Instalación mástil, velamen, pala y caña.*
- b. *Lanchas motoras: Instalación de motor y hélice; sistemas y equipos eléctricos (GPS, sondas, brazos mecánicos, etc.).*

## 9. Bota al mar

- 9.1. *Salida del astillero y llegada al mar*
- 9.2. *Ritos de celebración*

*“Generalmente, las faenas comienzan temprano por la mañana, juntando cabos, sogas, cadenas y varas de madera, para ir colocándolas bajo la quilla a medida que el lanchón o lancha velera se acerca al mar. La distancia del astillero pone dificultades para el traslado, mucho más cuando son lanchas con motores, cabinas, muebles y recubiertas metálicas” (Tamayo, 2011:116).*

**e.8 Registro fotográfico de las etapas construcción de las embarcaciones chilotas.**

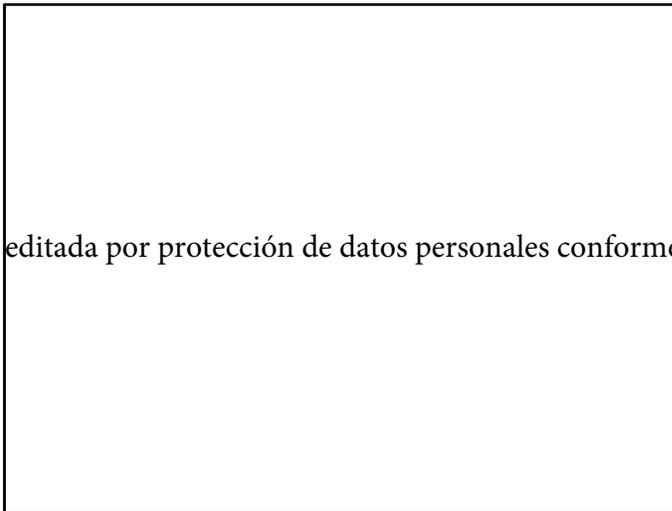
**a. Actividades fuera del astillero:**

**1. *Búsqueda o compra de la materia prima***

1. Corta en el bosque
2. Secado de madera

Comuna de Hualaihué  
Registro fotográfico Jaime Gallardo

imagen editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628



1



2

**b. Actividades en el astillero**

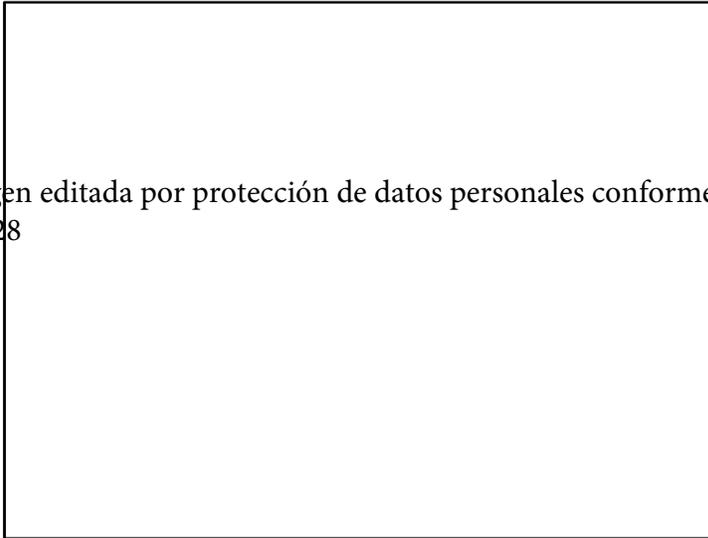


imagen editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628

**2. Creación de piezas  
maestras.**

**Corte de codaste con moto  
sierra** (Ambrosio Aguilar). Astillero A y A,  
ciudad de Quellón.

Fotografía Tamayo (2015).

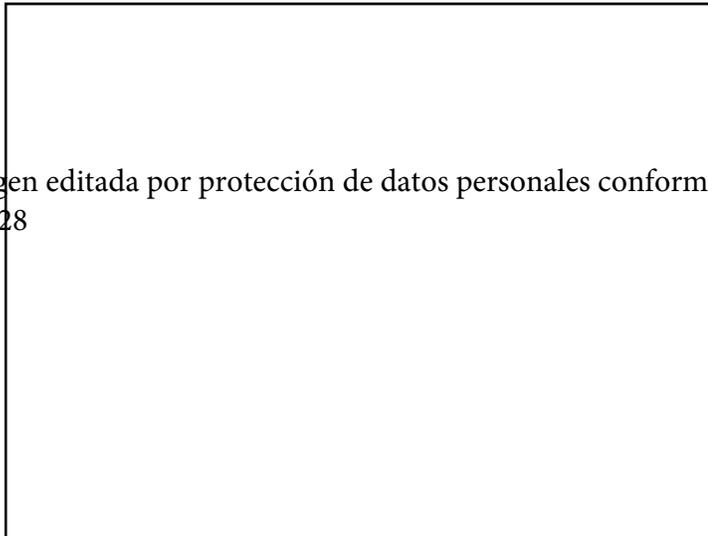
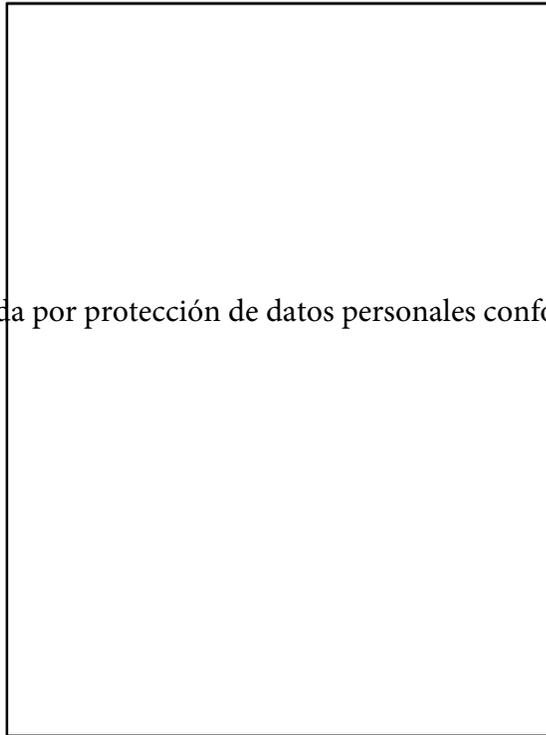


imagen editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628

**Corte de pieza con  
hacha.** ("Pepe" Mautor). Sector  
Mañihueico, Comuna de Hualaihué.

Archivo fotográfico Jaime Gallardo.

imagen editada por protección de datos personales conforme la ley N 19.628



**Cepillado de tablonces con herramienta eléctrica** (Walter Soto). Sector Cubero, Comuna de Hualaihué.

Fotografía: Godoy (2009) en Tamayo (2011).



**Pieza de codaste para lancha motora** (Astillero Aquiles Mansilla). Sector Quildaco, Comuna de Hualaihué.

Fotografía: Tamayo (2009).

### 3. Armado del esqueleto



#### Unión de piezas maestras.

Construcción lancha velera "La Peregrina" año 2005. Registro histórico Jaime Gallardo.



#### Disposición de cuadernas guía o maestras y **varetas**.

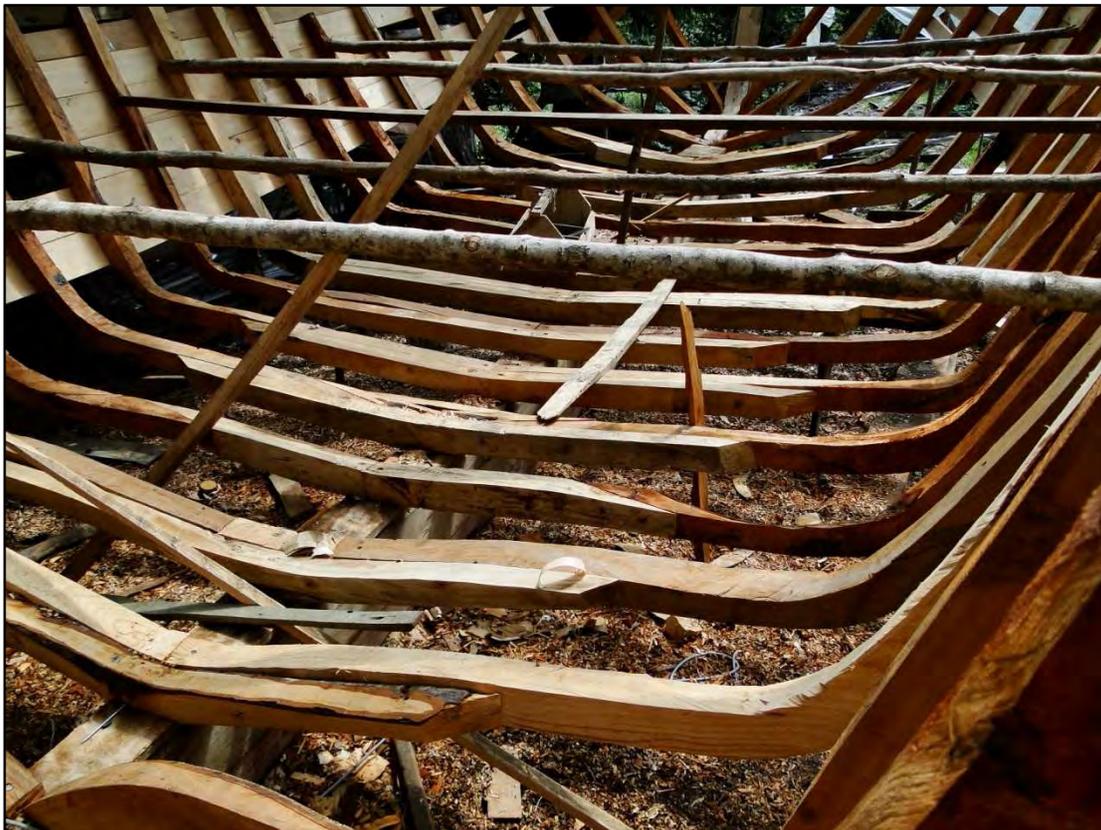
Construcción replica "Goleta de Ancud" en Museo de Ancud  
Registro: Desconocido

**1. Instalación de cuadernas maestras y piezas de soporte para cubierta.**



**Inserción de cuadernas.**

Construcción lancha velera año 2005.  
Registro documental de lanchas de Jaime Gallardo.



**Encuadernado de lancha velera.** Sector Mañihueico. Comuna de Hualaihué.

Registro: Tamayo (2009)

## 2. *Entablado de casco y cubierta*

imagen editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628

### **Calentamiento de tablonces mediante el uso de un tubo con agua calentado a fuego.** (*"Chemo" Uribe*). Sector La Poza. Comuna de Hualaihué.

Fotografía: Tamayo (2008).

imagen editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628

### **Maniobra de prensas con cuerdas para entablado de casco.** Construcción de lancha velera "Catalina", año 2008. (*"Pepe Mautor" y "Tato"* Mautor).

Fotografía: Godoy (200) en Tamayo (2011).



**Entablado de lancha velera.**

Sector de Mañihueico. Comuna de Hualaihué. Construcción lancha velera año 2005.

Registro documental de lanchas de Jaime Gallardo.



**Baos en lancha velera.** Sector Mañihueico. Comuna de Hualaihué.

Registro fotográfico Jaime Gallardo; Construcción "La Peregrina" (2004)



***Entablado de casco de lancha motora.*** (Nótese que se entabla después de construida la obra. Astillero José Barría, sector San Juan, Comuna de Dalcahue

Fotografía: Tamayo (2015).

### ***3. Estopar y aplicación de sellantes***



**Proceso de estopar: introducción de material sintético (perlón) en juntas del casco.** (Alejandro Vargas). Sector Muy. Comuna de Hualaihué

Fotografía: Tamayo (2011).

imagen editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628

**Aplicación de masilla epóxica en obra viva** (Rosa Velásquez  
Carimonei), playa Quellón Viejo.

Fotografía: Tamayo (2015).

#### **4. Construcción de obra muerta**



**Etapas de  
construcción de  
puente o cabina en  
lancha motora.**

Comuna de Hualaihué

Fotografía: Tamayo (2008)



**Terminaciones en cubierta.** (Ricardo Vargas). Sector La Poza. Comuna de Hualaihué

Fotografía: Tamayo (2008)

## ***5. Instalación medio de propulsión***



**Hélice en lancha motora.**

Sector La Poza .Comuna de Hualaihué

Fotografía: Tamayo (2008)



**Mástil en lancha velera.**

Sector Mañihueico. Comuna de Hualaihué

*Fotografía: Godoy (2008)*

## 6. Bota de lancha al mar



**Traslado de lancha velera al mar.** Astillero Jaime Gallardo. Sector La Mañihueico. Comuna de Hualaihué

Registro fotográfico Jaime Gallardo; Construcción "La Peregrina" año 2004.



**Traslado de lancha motora al mar.** Astillero "Chemo" Uribe. Sector La Poza. Comuna de Hualaihué

Fotografía: Godoy (2009) en Tamayo (2011)

imagen editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628

**Antiguo bautizo de lancha velera años 80.** Sector Lleguimán Comuna de Hualaihué

Registro fotográfico familia Calbucura

imagen editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628

**Celebración bota de lancha.** Astillero "Chemo" Uribe. Sector La Poza. Comuna de Hualaihué

Fotografía: Godoy (2009)

**f. Vínculos ecológicos necesarios para su reproducción: apropiación territorial, vinculación con objetos muebles, inmuebles y naturales.**

**f.1 El astillero y su entorno ambiental**

Ya sea a orilla de la playa o cercana a ésta, en su mayoría los astilleros corresponden al lugar de vivienda del carpintero y su familia. Los lugares de construcción o astilleros comúnmente se encuentran insertos en el espacio geográfico a orillas de mar o a un curso de agua dulce, los que mayoritariamente corresponden a zonas rurales, aunque en algunos casos, los hay distantes del bordemar, en sitios de viviendas urbanas.

También los hay en sectores costeros urbanos con infraestructura residencial y servicios, tal es caso del astillero A y A en la zona del Puerto Artesanal de la ciudad de Quellón. Los de Castro también se correlacionan a espacios de significación natural como Río Gamboa, o sector de Río Nercón, pero siendo parte del radio urbano de la ciudad. El contraste campo / ciudad pone una dimensión geográfica ampliada considerando las realidades de los astilleros en la región.

Los astilleros en muchos casos han ocupado los mismos lugares durante 30, 40 y más de 50 años, en algunas familias por generaciones (como la familia González en Río Gamboa, por nombrar el más visible paisajísticamente de Castro). El uso consuetudinario o tradicional de esos espacio coincide en algunos casos con intervenciones acotadas en términos de magnitud de impacto ambiental (en relación a magnitud definida en el Art. n° 11 de la Ley n° 19.300 y aspectos considerados en una DIA como EIA). Sin embargo, hay casos que la magnitud ha incrementado su impacto paisajístico aun cuando sigan siendo artesanales.

La ubicación del astillero sigue siendo un conjunto de respuestas a las condiciones geográficas, naturales (aspectos bióticos) y culturales. Respecto a los problemas derivados de la ocupación espacial con el trabajo de carpintería de ribera, se logran diagnosticar en conjunto con las indicaciones de los portadores, tres dimensiones centrales: falta de regularización y reconocimiento de los espacios históricos y actuales de uso constructivo y/o de reparación; poca disponibilidad en algunas zonas debido a las concesiones otorgadas a terceros; otras actividades externas que afectan el entorno de los astilleros.

Es importante no quedarse con una mirada bucólica y creer que el elemento se circunscribe a astilleros puramente rudimentarios y baja escala. Los de tipo tradicional, en algunos casos han incrementado su infraestructura y número de obras - embarcaciones en etapas de construcción o reparación- y servicios implementación de las mismas naves. Esto ha llevado al astillero como un desarrollo del espacio de uso tradicional. En este caso lo artesanal no es sinónimo de una nula carga ambiental (por el uso de herramientas manuales, materiales y aplicaciones de baja degradación y en poca escala). Vale concebir una mirada más integral, llamada a valorizar el territorio en términos del contexto local, con sus particularidades, ya sea territoriales y geográficas, como culturales y socioambientales.

El “lugar de construcción” o astilleros de los portadores registrados no cuentan con regularización del espacio de uso y sus externalidades al entorno. En casos marginales, se encuentran con permisos a través de Concesión de Playa. En este sentido, existe un baja y casi nula aplicación de las consideraciones ambientales dadas por la Ley Base de Medio Ambiente n° 19.300 y su respectivo Reglamento (RSEIA/2012) en astilleros artesanales donde se desarrolla la manifestación.

Los usos de larga data de los astilleros, previo a la entrada en vigencia de la Ley 19.300/94 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, y otros de forma posterior pero sin constatar autorizaciones de Resolución de Calificación Ambiental (RCA), ponen la necesidad en el tema de la regularización de espacios de playa actualmente en uso. Las modificaciones de planes reguladores municipales y obras del bordemar podrían significar impacto a los lugares donde se materializa la carpintería de ribera chilota.

De manera comparativa, las cargas ambientales de unos frente a otros está dado por la magnitud (inversión, n° de trabajadores, instalaciones, tipo de embarcaciones, etc.). El uso mayoritario de materiales de fierro y peligrosos en el caso industrial es una clara materia de contraste con los artesanales que utilizan mayoritariamente madera, aun cuando se apliquen otros revestimientos en fierro o fibra de vidrio.

Frente a la visión territorial del oficio y sus extensiones al medio natural, es importante apuntar a los instrumentos que norman el accionar de la actividad y las representaciones culturales que emanan de ésta relación (desde una mirada de la ecología política (Escobar...)). Los Instrumentos de planificación tales como Planes Reguladores Municipales; PROT, Sistema de Concesiones Subsecretaría de pesca y acuicultura, Planes de Turismo, y derivados de la administración estatal), surgen como marco legal de uso de nuevos y antiguos espacios de construcción artesanal de embarcaciones. Sería importante manejar datos como el número de localización de astilleros según categoría de suelo rural y urbano, y categoría de uso de suelo según instrumentos de planificación territorial para sustentar un plan de salvaguarda en el ámbito de la espacialidad del elemento. Los astilleros por muy rudimentarios que parezcan, generan desechos al entorno, los cuales debiesen ser adecuadamente tratados, ya que no son peligrosos con un adecuado tratamiento de los restos de maderas, aserrín, pinturas, fierros y otros como plásticos. A través perspectiva de los estudios de línea base se podrían enumerar factores de significancia ambiental entendiendo la relación que ocurre con la evaluación de proyecto de astillero.

En el marco de la Ley Bases Generales del Medio Ambiente N°19.300/94, en su artículo n° 10 letra f, se habla de “astillero” como un proyecto o actividad susceptible de causar impacto ambiental. El instrumento de 1994 no logra esclarece lo que se puede entender por astillero ya que no entrega ningún tipo de características más definirlo. Sin embargo, el año 2013 entra en vigencia el nuevo Reglamento del SEIA, done resulta ser el único instrumento normativo para efectos de los espacios donde se desarrolla la actividad de carpintería de ribera en Chile<sup>18</sup>.

El Reglamento del Sistema de Evaluación Ambiental (RSEIA), vigente desde el año 2013 y que regula la Ley n° 19.300, define lo que se entenderá por astillero. En el artículo n°3 letra f.1 se establece: “*Se entenderá por astilleros aquellos sitios o lugares con instalaciones apropiadas y características, donde se construyen o reparan naves o embarcaciones, excluyéndose los varaderos, hangares o diques flotantes*”. Esta definición construida desde la perspectiva ambiental, se entiende que procuraría los detalles de los impactos ambientales derivados de las faenas de construcción de naves, al mismo tiempo es amplia ya que la condicionante que define un astillero es sólo la propia “la actividad”, en tanto construcción o reparaciones de naves. No plantea diferencias entre un astillero artesanal a uno de tipo industrial. Tampoco se

---

<sup>18</sup> La Ley de Pesca no se establece ninguna figura o mención sobre los carpinteros de ribera, ni tampoco sobre los espacios de trabajo como astilleros artesanales.

define desde alguna variable geográfica o espacial de ubicación, o sobre la magnitud de metros cuadrados construidos o dispuestos para la actividad.

Según la información disponible en el sitio web del Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental (SEA), en Chile existe 18 RCA vinculadas a astilleros donde se construyen o reparan embarcaciones. Del total nacional catorce (14) se registran en la Región de Los Lagos, donde por monto de inversión, dimensiones y niveles de producción, sólo 1 es de carácter artesanal, pues la mayoría son para naves de gran calado mayores a un arqueo de 50 TRG<sup>19</sup> y facturadas en fierro. Los astilleros artesanales registrados en el transcurso de esta investigación, dan cuenta de ser instalaciones sin mucha regularización en tanto no poseen una Resolución de Calificación Ambiental (RCA).

De una muestra representativa de la realidad de la Comuna de Quellón, de trece astilleros permanentes solo tres cuentan con concesiones marítimas de playa para sus instalaciones o permisos provisorios. Ninguno de ellos cuenta con una RCA. La nula evaluación ambiental en los términos de la regulación vigente, y el bajo porcentaje de concesiones marítimas, expresa una falta de regulación de los lugares de trabajo. Lejos de evaluarse las cargas ambientales a través del Sistema Evaluación de Impacto Ambiental, la actividad plantea sus principales efectos en desechos de plásticos, trozos de madera y fierro en playa y orilla de playa, los que se pueden ver aumentados con las cargas ambientales de otras actividades.

Uno de los principales efectos secundarios, asociados a la desregularización deriva del impacto producto del depósito o varado de naves de terceros y lanchas semi-reparadas que no han sido retiradas de los astilleros por los armadores. En casos como en la Comuna de Quellón, se han varado y abandonado diversas embarcaciones cercanas a los astilleros, transformando las playas en verdaderos cementerios de lanchas que perjudican el paisaje, contaminan las aguas y playas con sus desechos ferrosos y madereros, y por cierto, perjudican a los carpinteros propietarios de los astilleros donde ocurren estos hechos. En esta comuna reciben continuas inspecciones de la autoridad marítima, debiendo explicar que en algunos casos las lanchas varadas no derivan de los astilleros, y cuándo provienen del trabajo propio de los astilleros, centran la responsabilidad en los armadores no se hacen cargo de retirarlas. En los casos más extremos las lanchas abandonadas terminan siendo destruidas por personas que buscan su madera para leña. Hoy en día es un problema latente con mayor frecuencia en los astilleros de zonas urbanas que rurales. De este modo, la ausencia de permisos ambientales, o de concesiones les deja la tarea de vincularse para avanzar en materia de regulación ambiental para el dominio del espacio de trabajo.



<sup>19</sup> El acrónimo TRG significa Tonelada de Registro Grueso y es una medida de carga para clasificar las naves en Chile.



*Estados de abandono de lanchas en la playa próxima al Astillero Saldivia, sector Cheter, Camino San Antonio ciudad de Quellón.*

Comuna de Quellón  
 Fotografía: Tamayo (2015)

**Cuadro N° 1 de astilleros con Resolución de Calificación Ambiental en Chile.**

Astilleros con RCA en Chile		
Naves menor a 50 TRG	Naves mayor a 50 TRG	Total astilleros con RCA
3	15	18

**Fuente:** Elaboración propia en base a los registros del sitio [www.sea.gob.cl](http://www.sea.gob.cl).

**Cuadro N° 2 Astilleros artesanales con RCA por Región en Chile.**

Región	N° Astilleros con RCA por región	Menor a 50 TRG o artesanal	Nombre/ Ubicación	Año resolución
Décima	14	1	Arcadio Arriagada en Nahuiltad, Comuna de Chonchi	2000
Octava	1	1	Astillero Faúndez, en Caleta Blanco, Lota	2004
Décima Cuarta	1	1	Eladio Garcés/ Las Mulatas, Valdivia	2005

**Fuente:** Elaboración propia en base a los registros del sitio [www.sea.gob.cl](http://www.sea.gob.cl).

La falta de espacios regulados se corrobora en escenarios locales, siendo un tema que preocupa y aflige en algunos casos a los portadores del elemento. En los Estatutos planteados

por la reciente organización formal de Quellón, Artículo N°2 letra i) dice: “Promover la unión y el desarrollo integral de sus asociados, así como de la protección de los espacios de usos históricos y actuales donde se realizan trabajos de construcción y reparación de embarcaciones, entendidos como astilleros artesanales” (Estatutos Agrupación de Carpinteros de Ribera de Quellón, 2015).

El caso del Proyecto “Astilleros Chaildad” de la empresa Maqsur Ltda<sup>20</sup>. representa un proyecto de un astillero que ingresó al sistema de impacto ambiental (SEIA) y no pudieron ser calificado positivamente debido a los problemas de diseño predictivo de impactos. Este proyecto sirve de ejemplo, frente a las consideraciones ambientales de la actividad tales como, la instalación de obras previo las autorizaciones definitivas (RCA), escasa medición de impactos en playa, con obras de rieles de arrastre para subir y bajar embarcaciones al mar, y la falta de información relevante en materia de los grupos humanos y el espacio territorial a intervenir –ya intervenido- según el Reglamento del RSEIA. Una falta de predicción de impactos de un sitio con alta significación cultural y espiritual para las comunidades mapuche de Chiloé<sup>21</sup>.

Este caso nos pone de manifiesto los mínimos aspectos que debieran enfrentar los astilleros en proceso de regularización. El problema es que no hay consideraciones especiales entre un astillero artesanal y uno de tipo industrial, ya que los dos tipos pasan a ser considerado “lugares de construcción o reparación” (según RSEIA).

La carpintería ribereña en general se localiza en cercana a un lecho de agua, y cercano a lugares de extracción y recolección de la materia prima (antiguamente factor determinante). Esa unión de cuerpo de agua y carpintería de ribera existe por antonomasia. *“Era común que el carpintero de ribera construyera una lancha al lado de su casa, o en varaderos, playas o lechos de ríos, no muy lejos del agua”* (Garnham, 2009:84). Así también, en el pasado, los lugares de construcción estuvieron asociados a zonas de extracción de madera (ciprés y alerce), lo que propició la tradición en lugares que hasta hoy permanecen activos (Hualaihué), pero con las dificultades de conseguir la materia prima que escasea. *“Otro elemento de consideración para seleccionar un lugar era la cercanía de bosques. De allí que una gran cantidad de carpinteros de ribera estuvieran ubicados en Chiloé Continental donde los bosques cubren las laderas de las montañas y eran de relativamente fácil acceso”* (Ibid:85).

Pero los astilleros y su ubicación están marcados por la herencia de los territorios. Existen lugares como San Juan, Calbuco o La Poza asociados a herencias familiares con prestigio en construcción de embarcaciones. Esta valorización de los lugares, es reconocido y validado por los propios portadores y por los quienes compran sus lanchas, ya que se ha transmitido ese

<sup>20</sup> Disponible en: <http://seia.sea.gob.cl>

<sup>21</sup> En esa playa la Maestra de Paz Sra. Domitila Cuyul (Reconocida como Tesoro Humano Vivo años 2014) realiza la siembra de mar, ceremonia donde fertiliza la playa según la cosmovisión williche chilota. Este proyecto representa un caso donde un astillero (de tipo industrial) no pudo sortear la evaluación ambiental. El proyecto original fue ingresado como una Declaración de Impacto Ambiental que se rechazó dos veces antes, y a la tercera DIA, fue solicitado el ingreso vía un EIA, el cual fue desistido y retirado por el titular. Las obras del astillero (galpón, pañol, oficinas, estacionamientos, etc) donde se había construido algunas barcas, fue desmantelado durante el año 2015. Por tanto, no pudo ser calificado en los términos ambientales, ya no reconoció la no afectación de impactos socioculturales ligados a las costumbres de la población mapuche de Chiloé.

conocimiento por generaciones, formando parte de los imaginarios sociales de la carpintería de ribera.

Los espacios ecológicos que interviene la carpintería de ribera van del bosque a la playa. Los espacios de construcción y reparación se ubican próximos a la línea de última marea en playa, aunque también lo hay en zonas más distantes. Las dimensiones e infraestructura (pañol, galpón, etc.) son completamente heterogéneas.

La derivación del impacto ambiental al territorio de un astillero será proporcional a la “magnitud productiva del astillero”. Teniendo como indicador cuantitativo la cantidad de lanchas y/o faenas que se desarrollan en conjunto en cada astillero, sumado a las actividades y condiciones ribereñas agrupadas en su área de influencia directa. La revisión de los parámetros según la Ley Base del Medio Ambiente N° 19.300 abordaría problemas como los impactos ambientales directos como indirectos de los astilleros artesanales.

**f.2 Cuatro características de los astilleros artesanales según infraestructura: (1) Galpón cerrado ; (2) Semi-cubierto; (3) Rústico; (4) Cielo abierto.**



1



2



3



4

Cada astillero es un referente de creación particular y de conocimientos heredados por generaciones. En esta relación de espacio constructivo más conocimientos (saber -hacer), se

producen sistemas de desplazamiento marino, pero también un lugar de enseñanza-aprendizaje del oficio. En este sentido el astillero representa un espacio cultural.

Con atención a los vínculos ecológicos y obtención de materia prima, los portadores cada día se alejan más de las faenas de bosque o extracción de madera. Debido a las exigencias de sanidad y características de la forma natural del palo, ha existido una relación semiótica donde el carpintero recurre a la experiencia para elegir y trozar el palo de quilla, roda u otros.

Esta faena aún persiste, ya que según ellos, deben cautelar la elección idónea de la madera ya que los propietarios de campos muchas veces no entregan “palos sanos”, nudos complejos o podredumbre. Es común que los carpinteros tengan proveedores de largas generaciones, manteniendo un relación laboral, aún así, prefieren ir a escoger y dar forma las piezas maestras. Sin embargo, esta relación va disminuyendo en algunas zonas a raíz de la reducción del bosque nativo o impedimentos legales que obligan comprar mediante el encargo de madera a terceros que se ubican en zonas más alejas de los astilleros, donde todavía quedan maderas. El desplazamiento no es tan económico pero deben comprar y esperar el envío de la madera para cumplir con los compromisos de lanchas. Esto tiene como resultado asumir ciertos riesgos en cuanto a calidad y especificidad del corte. En zonas cordilleranas de Hualaihué todavía se mantiene la extracción local, aunque también se compran fuera de ella. En zonas urbanas de Chiloé, Puerto Montt o Calbuco va disminuyendo el tiempo de extracción de las piezas maestras, dedicando mayor tiempo al trabajo en los propios astilleros.

Dejaremos a un lado la relación con el medio acuático y no porque no exista significación simbólica entre construcción y navegación de lanchas. Si no, porque en su mayoría, a diferencia del pasado, los carpinteros ya no incurren en el uso de embarcación, sea pesquero o de transporte. Sin embargo, es indudable que exista una relación operativa entre actividad que construye el vehículo que se vincula la cultura con el entorno de mar. Allí donde se depositan o habitan las creaciones que nacen de los astilleros. El tema de la navegación debiera poner énfasis en los temas pesquerías y enfrentar la visiones de pescadores artesanales que cuestionan las faenas de lanchas con eslora de 18 m como actividades “artesanales”, siendo que su magnitud pasa a ser semi-industrial con sus consiguientes derivaciones. Esta crítica liga a la construcción de lanchas en un aspecto de las externalidades de la creación de lanchas que va más allá de la construcción misma.

#### **g. Dimensión simbólica. Considerar especialidades dentro del elemento.**

La carpintería de ribera surge como una actividad de representación cultural que pone de manifiesto la tradición y la modernidad en sus técnicas, espacios, instrumentos y creaciones. Las embarcaciones como producto tangible de la manifestación refleja por un lado la continuidad de técnicas ancestrales para procesar y moldear la madera, con uso de las tecnologías de la era moderna. Por otra parte, como intangible, logra simbolizar o evoca el tiempo pasado a través de algunos quehaceres que por generaciones llevan ejecutándose bajo los mismos principios. Ir a la montaña a preparar la madera, respetar los ciclos lunares para su corta, ralear los árboles en búsqueda de piezas con vuelta natural, utilizar las maniobras con ayuda de yunta de bueyes, usos de maniobras artesanales de corte de madera, uso de sogas como prensas, técnicas de armado, etc. simbolizan lo antiguo, aquello tradicional y artesanal del mundo chilote.

Junto con la inmensa variedad de lanchas que son el soporte más llamativo del elemento, existen detalles que diferencian a las embarcaciones según el sello o el llamado “ojo del maestro”, aludiendo a la experiencia acumulada de cada carpintero, el cual puede hacer honor a una determinada tradición familiar o al “lugar” de aprendizaje. Este valor subjetivo, que es factor diferenciador de la creación, permite resignificar el valor del “lugar de construcción”, entendido no sólo como un espacio meramente material, constructivo o proveedor de materia prima, sino, como un espacio de interacción simbólica y cultural entre portadores.

Partiendo de la base que hay diferencias entre las lanchas motoras o botes de tamaño y finalidad de manera general, lo que permiten agruparlas en tipos y clases, cuando se recogen otras variables basadas en aspectos subjetivos de estética como belleza, o de navegación como maniobrabilidad, se relativiza el sentido de materialidad, lo que hace entrar en juego otros factores como el lugar de origen de las embarcaciones -muchas veces asociado al prestigio del astillero-.

En este sentido, los imaginarios de los portadores son alimentados en alto grado por los recursos discursivos y las memorias vivas que mantienen las ideas sobre los lugares de construcción. Todos los portadores reconocen lugares de construcción ya sea por visitas personales de trabajo, o por terceros, sus padres o sus abuelos, o por algún otro carpintero o navegante que le hablo de otros lugares y sus embarcaciones. A veces estas historias se han repetido y repetido anclando ideas claras sobre la construcción de lanchas, estableciéndose como una representación simbólica algo estática del elemento.

Por ejemplo, esto se puede ilustrar de la siguiente manera, Garnham (2009) habla de veleras chilotas *calbucanas* haciendo alusión a lanchas construidas en Calbuco que viajaban a las cordilleras en busca del alerce. De estas se desprenden las llamadas “cordilleranas”, aquellas construidas en las cordilleras de Hualaihué y Palena, donde se sacaba el alerce, pero que eran construidas *in situ* bajo el molde de las *calbucanas*. Estas lanchas eran más anchas o guatonas que las insulares porque eran utilizadas básicamente para el transporte de grandes cargamentos de leña y madera desde las zonas cordilleras a las ciudades. Los hermanos Bahamonde de San Juan, se refieren a las *cordilleras* o *calbucanas* como distintas a las goletas o lanchas veleras que se construían en San Juan o Chiloé. Incluso no las consideran como las verdaderas lanchas veleras chilotas, desacreditando sus características. Plantean que su forma plana y ancha no corresponde a una “goleta”- como se refieren a las veleras de Chiloé -, “esas eran las calbucanas o cordilleras que sólo eran para carga y no era buenas para navegar” (Entrevista a Adolfo Bahamonde, 2015).

La representación simbólica de los lugares de construcción se basa en memorias y relatos que corren en paralelo a dinámicas de cambio y producción del rubro. El discurso dominante respecto a la idealización de la “lancha chilota” está construida por una embarcación de madera nativa, confeccionada con el conocimiento de técnicas artesanales, movida por propulsión a vela, (uno y dos mástiles), con cubierta que proporciona una cabina interior, timón de caña para su navegación. Las variaciones de tamaños y proporciones (sobre todo de manga), no compiten sino amplían el catalogo de modelos, dando cuenta de heterogéneas representaciones de lo que es la “lancha chilota”, influenciadas por el factor territorial de lugar y la perspectivas subjetivas individuales de los portadores -conocimiento local-.

La construcción de lanchas goletas está desaparecida en San Juan como para generar esfuerzo comparativos o ilustrativos de las tradición *sanjuanina* y *la hualaihualina*. En comunas de Puerto Montt o Hualaihué, y muchas otras zonas del seno del Reloncaví, la imagen de una “lanchas chilota tradicional” es la “cordillera”. Esto demuestra que el imaginario de la

carpintería de ribera se ajusta a los lugares de construcción y uso, re-significando los elementos lingüísticos y materiales dependiendo de los lugares, los discursos y las memorias.

Otro buen ejemplo es el hecho que quienes construyen las veleras chilotas de Hualaihué, sostiene que éstas son completamente distintas a las lanchas motoras, desde su forma hasta cómo se mueven, cómo cortan las olas, y un sin número de características más. Por su parte, carpinteros de Quellón (en jornada participativa del 20 de Nov. de 2015), que alguna vez navegaron y también construyeron lanchas veleras, dicen que no hay grandes diferencias en la construcción entre las actuales motoras y las veleras chilotas. Ambas comunidades portadores plantean sus visiones dispares respecto a un mismo tema que simboliza distintos imaginarios de cada lugar o territorio constructivo.

Todos los portadores se originan de una misma raíz entendida como tradición de carpintería de ribera chilota. Desde ahí es posible que ciertas apreciaciones sobre el oficio y materialidades dependan de la herencia atesorada por cada familia de maestros de ribera, anclados a determinados lugares de producción desde donde se han articulados por generaciones discursos, memorias e imaginarios que generan factores simbólicos de diferenciación. Por ejemplo, se habla de una tradición por lugar, los Bahamonde<sup>22</sup> de San Juan, los Pacheco de Nercón, los Saldivia de Quellón, los Uribe, Vargas o Mansilla en Hualaihué, por nombrar algunas.

Este imaginario de la carpintería de ribera chilota va cambiando con la mayor comunicación entre zonas constructivas y las experiencias de dialogo entre portadores.

### **g.1 Rito de la “llegada al mar”:**

Unos de los momentos culmines lleno de elementos simbólicos es el acto de mover la embarcación recién construida al mar. La «bota» o «botadura» de una lancha es el acto de llevarla al mar, momento y día culminantes para el maestro y todo su equipo, también para el dueño de la embarcación. La etapa final donde se celebra trabajando y disfrutando en plenitud de las bondades de la comida sureña.

“Cada lugarcito tenía una goleta” (Alfonso Bahamonde), esto quería decir cada tuvo una bota de lancha. *“Hoy, en pocas botas se cantan «vivas» y se baila cueca; se sigue comiendo carne pero en un marco social más reducido, donde participan los maestros, soldados, maquinistas, el dueño y su tripulación, más la familia del patrón. Este rito se repite con cada embarcación pero con diferentes matices, según el lugar y las creencias del dueño. En cierto sentido, el carácter comunitario de las botaduras de lanchas se ha transformado en una actividad social más bien reservada, donde la comunidad es más observante que participante”* (Tamayo, 2011: 121).

---

<sup>22</sup> Datos sobre la historia de los carpinteros de San Juan como los Bahamonde se puede encontrar en el libro “Maestros de ribera ... un oficio ancestral” donde aparece la siguiente cita “Existen actualmente una veintena de astillero de ribera en la isla, varios de ellos pertenecientes a distintos miembros de una sola familia o tradición, sin contar os astilleros de Carelmapu, Maullín o Calbuco que históricamente son parte de Chiloé” (Zegers, 2003: 21 y 23).

## **g.2 Otros aspectos simbólicos son las representaciones de cada astillero artesanal.**

Lanchas en construcción generan un efecto al paisaje, una imagen con galpones y embarcaciones, donde aparecen los elementos de madera y playa como sola intervención llena de formas y figuras de arte particular. Una actividad tradicional del borde costero, donde hay un reconocimiento de un “paisaje tradicional” con los “botes y lanchas”. Los registros de imágenes de autores como Skoruppa, Ruben’s, Grassau y pintores de la talla de Pacheco Altamirano, Minder, Agrupación de Pintores de Puerto Montt, entre algunos conocidos, han dejado en evidencia la vida de costanera y las lanchas como símbolos de las imágenes. Pues bien, registro de los mismos símbolos en etapa de construcción en los talleres no se encuentran disponibles o creados a la fecha. A pesar de que lancha es un símbolo de la cultura de Puerto Montt al sur, el objeto supera el arte de construcción. En este sentido, la carpintería de ribera pasa a un segundo plano en relación al objeto, que para más de alguien representan “verdaderas piezas de arte”. Sería interesante contar con análisis en esta dimensión estética del elemento y sus creaciones.

Sobre la experiencia de sumergirse en las formas de trabajo y actividades de un astillero, se pueden apreciar las dimensiones de las lanchas, curvaturas de las piezas de maderas, los ensambles, las técnicas de calafateo, el conocimiento y experiencia que hay detrás de cada acción, sin duda, nos resultan escenas atractivas por la complejidad de su ejecución. El estado de arte de las naves en construcción produce un ambiente simbólico que llama a la imaginación del visitante, como imaginar el funcionamiento interior de las embarcaciones y la vida arriba de las lanchas. Las técnicas artesanales aprendidas por la experiencia, mezcladas con el uso eficientes herramientas, dan cuenta de un oficio de alta sofisticación que además suma el desgaste físico que implica el tratamiento de grandes piezas de madera. Todos estos elementos le otorgan a la carpintería de ribera un aspecto material y simbólico que son apreciables con sus particularidades en cada lugar de construcción o astilleros.

El tejido laboral de un astillero es muy distinto a todos los otros talleres hechos con madera (muebles, esculturas o construcción de casas). Posiblemente, aspectos como la cercanía con el mar y ríos, el tamaño de las embarcaciones o las piezas de madera enormes y curvadas, junto con la precisión reconocida para darle firmeza y flotabilidad, los resalta entre otros dominios de la madera de forma artesanal. Los botes menores comparten las mismas destrezas y técnicas pero solo a menor escala. Así como la carpintería de ribera es singular y de amplio reconocimiento por la calidad de las embarcaciones chilotas, nos habla de una identidad integradora y de ingenio creador del pueblo chilote. *“Comprender por qué se difundió tanto el arte de las lanchas en el área de Chiloé, es preguntarse por una cultura característicamente integradora y creativa”*(Tamayo, 2011:127).

La observación de las técnicas y maniobras como el calentamiento y tarea manual de curvar maderas, son llamativas expresiones del genio creador humano. Carpinteros de Quellón, Castro, San Juan o Hualaihué, reconocen la permanente visita de turistas a los astilleros buscando observar ese tipo de tareas. (Experiencias escolares en Quellón, museo de Jaime gallardo)

Otro aspecto simbólico es el uso de un lenguaje particular asociado a la carpintería de ribera. Las cuantiosas expresiones fonéticas y sus significados, es un tema aparte dado el gran número de nombres de para las piezas que componen las embarcaciones. El libro de Hernández (2015) entrega un glosario de carpintería de ribera artesanal de las piezas que suministran un material referencial. Otros textos como el del libro Maestros de Ribera de Zegers (2003) y Garnham (2009) suministran otros glosarios propios de la carpintería chilota

Existe un gran número de palabras que se suman a conceptualizaciones metafóricas, tales como; El maestro (José Ojeda) “tiene muy buen ojo”, “el palo quedó vidrioso”. El uso frases y otros adjetivos calificativos tales como “bonita silueta de la lancha, bonito corte”, y otras más, como “arrufo”, poseen una riqueza lingüística que ha sido transmitido por generaciones, donde como se ha podido referenciar, hay variaciones sujetas de cada lugar de construcción.

El patrimonio lingüístico ha de ser un objeto de estudio de especificidad dentro del estudio de la carpintería de ribera chilota y extenderlo comparativamente con otras tradiciones del país y por qué no, con respecto a otras tradiciones del mundo.

#### 4. IDENTIFICACIÓN DE LA COMUNIDAD/FAMILIA/SUJETOS CULTORES/PORTADORES DEL ELEMENTO

a. Descripción de Roles/Especializaciones dentro del elemento.

El Expediente ha podido dar cuenta de al menos 62 portadores en actividad, de los cuales en su mayoría fueron visitados *in situ* en sus astilleros. Otro número de personas que trabajan en astilleros y que también participaron en las jornadas de trabajo del Expediente, fueron ayudantes y trabajadores de astilleros, familiares y agentes de los servicios municipales.

Hay que tomar en consideración que el Expediente por temas operativos no abarcó todas las comunas de la Región de Los Lagos, ni todos los lugares de construcción. A esto hay que sumar que hay mucho trabajo esporádico de algunos carpinteros, lo que aumenta la disgregación del elemento y la complejidad para determinar la cantidad de portadores. Es posible que en cada comuna de la región de Los Lagos existan carpinteros que hayan trabajado en la fabricación de embarcaciones. Como se puede observar en los territorios costeros de la región, la manifestación resulta extendida y cuenta con numerosos portadores, por lo que un trabajo con la totalidad de portadores es un gran desafío para cualquier tipo de intervención o estudio.

No es posible entregar una cifra certera del número de portadores a nivel regional o por comuna, no las hay cifras en registros oficiales. Según el trabajo desplegado en terreno, comunas como Quellón, en lo que es sólo la ciudad y su perímetro, se encuentran 11 astilleros de tipo artesanal operativos. Estos astilleros generan empleos directos a cerca de 40 personas entre portadores, carpinteros ayudantes, enfibradores, soldadores y mecánicos. A este número se deben sumar los carpinteros que por el momento no se encuentran trabajando o que por motivos geográficos o vicisitudes del Expediente, no fueron registrados, sobre todo en las islas frente a la ciudad. De manera indirecta, también se benefician vendedores de maderas y empresas o particulares que cuentan con arriendo de maquinaria (para mover palos, lanchas y el transporte de la madera).

En Hualaihué hay un número similar a los de Quellón, de astilleros operativos, de los cuales al menos 20 portadores están trabajando en la actualidad de forma permanente, además, de los ayudantes y otros especialistas aumentan las cifras de beneficiarios directos con el rubro. Ambas comunas cuentan con un número de portadores y astilleros que posiblemente sean las mayores a nivel regional según registros no oficiales.

Estas cifras aún cuando son estimativas, se acercan a la realidad y muestran la trascendencia económica que conlleva el elemento en tanto rubro. En este sentido, el manteniendo y desarrollo de las actividad, y acciones que le den sustentabilidad, se justificaría por el impacto socioeconómico del elemento. Si se proyectan que en sólo dos comunas mapeadas, hay más 40 portadores, es esperable que los portadores a nivel regional superen los 100 portadores sin contar los ayudantes y especialistas. Esto pone de manifiesto que la necesidad de contar con registros oficiales para conocer el número de posibles portadores dentro de un plan de salvaguardia.

Sobre roles o especialización de la carpintería de ribera se debe contemplar las tareas necesarias para la fabricación de una embarcación que no necesariamente están directamente con la confección o tratamiento de maderas. Tal es el caso de mecánicos, *enfibradores*, *estopadores*, electricistas y soldadores.

En primer lugar hay que recalcar que el carpintero a cargo de un astillero o de la obra, reconoce conocimiento y práctica avanzada en todas las fases de construcción, aunque en el

día a día no dedique su esfuerzo de trabajo en todas las fases ya que cuenta con carpinteros ayudantes. Este carpintero tiene la categoría de “maestro”, siendo el que normalmente realiza el contrato o convenio con el armador o personas que solicitan la fabricación de la lancha.

Dentro de los potadores en su mayoría están los especialistas en lanchas motoras, y un grupo muy focalizado en lanchas veleras.

**b. Identificación de Cultores. Cantidad de cultores. Referencia a fichas de registro SIGPA (de no existir, estas deben ser completadas en la investigación).**

Cuadro n°3 Carpinteros Comuna de Hualaihué.

N°	Cultor	Sector	
1	José Percio Mautor (THV) (Lanchas Veleras)	Mañihueico	
2	Artemio Soto (THV) (Lanchas Veleras)	Mañihueico	
3	Jaime Gallardo (Lanchas Veleras)	Mañihueico	
4	Sixto Haufmann	La Poza	
5	Manuel Uribe	La Poza	
6	Luis Mansilla	La Poza	
7	Jacinto Mansilla	La Poza	
8	“Chemo” Uribe	La Poza	
9	Ricardo Vargas (maquetas de veleras)	La Poza	
10	Ricardo Vargas (hijo)	La Poza	
11	Rubén Uribe Uribe(Lanchas Veleras en maquetas)	La Poza	
12	Robinson Oyarzo	La Poza	
13	Rafael Uribe y Custodio Uribe (hijo)	La Poza	
14	Tato Mautor	Contao	
15	Marcelo Hauffman White	La Poza	
16	Rolando Velásquez	Estero Muy	
17	Marcos Almonacid Cárdenas	Rolecha	
18	José Ojeda Mancilla	Punta Nao	
19	Eliezar Ojeda Almonacid	Punta Nao	
20	Alejandro Vargas	Muy	
21	Pablo Oyarzo	Aulen	

cuadro editada por protección de datos personales conforme la ley N 19.628

22	Luis Antonio Mansilla	Aulen
23	Raúl Reyes	Aulen
24	Richard Argel	Aulen
25	Juan Bautista Vargas	Mañihueico
26	Nibaldo Gutierrez	La Poza
27	Armando Mansilla	La Poza

Carpinteros de la comuna señalados en otros registros o no participación del registro inicial

28	Aquiles Mansilla	Quildaco
29	Juan Hauffman	Contao
30	Walter Soto	Cubero
31	Ambrosio González (antiguo constructor de lanchas veleras)	Lleguiman
32	Juan Soto	Pichicolo

cuadro editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628

Cuadro n°4 de contactos en Isla de Chiloé (Comuna Ancud, Dalcahue, Castro y Chonchi).

N°	Cultor	Comuna /sector
1	José Daniel Reyes Guerrero	Ancud /Pudeto
2	René Reyes Guerrero (maquetas de lanchas)	Ancud/ Pudeto
3	Luis Cárdenas Cárdenas	Ancud/ Pudeto
4	Jorge Rolando Bahamonde	Dalcahue/ San Juan
5	Daniel Barría	Dalcahue/ San Juan
6	José Ojeda	Dalcahue/ San Juan
7	José Pacheco y Pablo	Castro/ Puente

cuadro editada por protección de datos personales conforme la ley N  
19.628

	Pacheco	Nercón
8	Elson González	Castro/ Gamboa
9	Pedro Peranchiguay y	Castro/ Nercón
10	Héctor Peranchiguay	
11 y 12	David Pacheco y Jorge Pacheco	Castro/ Nercón
13	José Edgardo Coliboro Manquemilla	Chonchi/ Marina Quinched
14	Nicolás Coliboro	Chonchi
15	Francisco Guineo Quidiante	Ancud/ Pudeto

**Cuadro 5. Carpinteros de Comuna de Quellón**

N°	Portador	Comuna
1	José Ambrosio Aguilar Gallardo	Quellón /costanera
2	Alberto Saldivia (botes veleras)	Quellón /Cheter
3	Mario Saldivia	Quellón/ Cheter
4	Omar Hernández Tabie	Quellón /Quellón Viejo
5	Bernardo Díaz	Quellón /Estero Oqueldan
6	Orlando Nahuelquin	Quellón /San Antonio
7	Adolfo Villegas	Quellón/ Chauguao
8	Ariel Quevedo Barría	Quellón
9	Fabian Low	Quellón / ciudad
10	Henry Agüero Panichine	Quellón/ Chaildad
11	Ricardo Panicheo	Quellón /San Antonio
12	Domingo Contreras	
13	Juan Triviño	Quellón /muelle artesanal
14	Nicolás Aguilar	Quellón
15	Juan Millalonco	Apiao
16	Alejandro Cabrera Araya	Trabaja en Quellón

cuadro editada por protección de datos personales conforme la ley N 19.628

cuadro editada por protección de datos personales conforme la ley N 19.628

		/Egresado de Arquitectura)		
17	Luis Guerrero	Sector Costanera	--	Con Astillero a cielo abierto
18	Javier Nahuelquín	Sector Quellón Viejo	---	Galpón semi cerrado a orilla de playa

**c. Identificación de diversidad de intereses/visiones dentro de la comunidad de practicantes.**

La referencia de los cultores frente a su oficio agrupa visiones tematizadas en lo laboral-económico y cultural-tradicional.

La representación cultural que de ellos mismos realizan los portadores parte de ser una forma de ganarse la vida y obtener recursos. Las comunidades de portadoras de Hualaihué y Chiloé han expresan la importancia del reconocimiento institucional del oficio para poder mejorar sus condiciones laborales.

Hay una disposición manifiesta de los portadores hacia la asociatividad, recociendo que nunca han estado organizados. En este sentido, buscan mejorar sus desventajas frente al sistema de fondos concursables que cuenta cada institución gubernamental o privada. Entre los principales interés está poder obtener beneficios como subvenciones para mejorar y/o hacer astilleros que les permita trabajar durante el invierno, condición climática general en el zona.

Según fue demostrado en la constitución de la Agrupación de Carpinteros de Ribera de Quellón, una de los primeros objetivos unirse en pos del reconocimiento a todo nivel del oficio; como un trabajo productivo que influye en las comunidades donde se encuentra, y como un oficio tradicional reflejo de las tradición e identidad cultural del pueblo chilote.

Otro objetivo manifiesto apoyo para la protección de los espacios de trabajo, sean de carácter histórico o actuales.

**5. JUSTIFICACIÓN: VINCULACIÓN CON POLÍTICA CULTURAL Y CONVENCION PARA LA SALVAGUARDIA DEL PCI**

**a. Aporte de la inclusión del elemento en el inventario para el reconocimiento de la multiculturalidad tanto a nivel nacional como regional**

Chile es un país rico en territorio costero donde se han desarrollado oficios tradicionales ligados al mar, entre ellos la carpintería de ribera. A lo largo de la extensión de tierra surten tradiciones constructivas en distintas regiones sobre todo hacia el sur, lo que es la maulina y la chilota. La carpintería de ribera entendida como chilota es una manifestación de singulares características históricas, con prestigio por sus modelos y calidad apreciada a nivel nacional e internacional por la flota de pescadores y navegantes.

El reconocimiento de esta tradición como expresión de la cultura significa la valorización del patrimonio cultural chilote. Una actividad derivada de la antigüedad, de la tradición y la identidad de “un pueblo de eternos marinos y constructores de lanchas” (Palabras de Armando Bahamonde aparecidas en Cortometraje del año 2013 *Maestros de Ribera del Seno de Reloncaví*). En este sentido, al valorizar el oficio se está relevando la multiculturalidad que se vive en el país. Una multiculturalidad que refuerza la identidad mestiza que se experimenta a todo nivel cultural.

A pesar de este reconocimiento implícito en sus cualidades, el oficio es un elemento que no ha contado con un amplio reconocimiento a nivel regional y recientemente un avance en materia nacional a través de Programa de THV que reconoció a los últimos carpinteros de lanchas veleras chilotas en el año 2014. Priorizar esfuerzos podría generar condiciones para un ir más allá de un reconocimiento patrimonial, del cual el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes ya ha dispuesto la bases de reconocimiento a nivel nacional.

Esto permitiría abrir procesos de participación de las comunidades de portadores en la región como fuera de ella, con los cuales delinear un enfoque patrimonial del elemento, de la mano de una inclusión de las comunidades de portadores para salvaguardar la manifestación. Este enfoque se ajusta a una forma de democratizar las decisiones sobre los elementos del patrimonio nacional.

**b. Aporte de la inclusión del elemento en el inventario para la promoción del diálogo y respeto entre las comunidades y cultores.**

La creación de un soporte estatal hacia la manifestación significaría acciones concretas frente a la falta de apoyo que históricamente ha sufrido la manifestación en tanto oficio.

Una inclusión al inventario nos obliga a la creación de un plan de acción con instancias de articulación entre portadores. Al existir la creación y ejecución de medidas acotadas a un plan de salvaguardia, construidas con los participación de los portadores, facilitar la promoción y apoyo inclusión de las comunidades de portadoras en pos la salvaguardia del elemento.

Dado la existencia de otras tradiciones de carpintería de ribera en Chile, se podrían aunar esfuerzos con otras regiones donde se manifiesta y se ha documentado la carpintería de ribera con sus particularidades, tal es el caso de Río Cutipay en Valdivia (con Expediente), tradición de carpintería de ribera del Maule (con la especialidad de los modelos *faluchos maulinos*), construcción y navegación de *chalupones guaitequeros* (con Expediente) y carpintería de ribera de Aysén (organizados en sindicato).

**6. RIESGOS Y SALVAGUARDIA**

### 6.1 Identificación de riesgos sociales, culturales y medioambientales para el elemento.

A continuación se exponen los problemas y condiciones identificados en un trabajo conjunto con las comunidades portadoras. Estos problemas son agrupados en áreas o dimensiones según criterios de los portadores. Cada una de estas áreas contiene factores externos e internos de los que se pueden desprender efectos directos e indirectos al desempeño de la actividad, los que en ciertas condiciones pueden llegar a transformarse en riesgos puntuales para el futuro del elemento. Tras un análisis de estos factores, se exponen los resultados a través de los siguientes cuadros de resumen.

<b>1. Relacionamiento Institucional</b>	
<b>Problemas y condiciones</b>	
<b>Externos</b>	<b>Internos</b>
1. No existe institución estatal o privada que tenga como grupo objetivo a los carpinteros de ribera o la actividad. 2. No existe sistema de certificación o documentación oficial que de respaldo a los portadores. (Problemas para acceder a créditos financieros) 3. Falta de instrumentos legislativos que ayuden al fomento y protección de la actividad. (No aparecen en la Ley de Pesca) 4. No existen diagnósticos de alguna institución estatal, académica o técnica con registros oficiales de los portadores y sus realidades.	1. Falta institucionalidad que agrupe a los carpinteros a nivel nacional, regional o comunal. 2. Condiciones laborales informales (contratos con terceros y dentro de los astilleros). Falta de regularización laboral.

### 2. Mercado y condiciones económicas

Factores externos	Factores internos
1. Desarrollo de otros medios de transporte y vías de comunicación lo que hace menos demandadas a las lanchas.  2. Disminución de la pesca artesanal principal demandante de embarcaciones.  3. Contracciones económicas de rubros como salmoneras y mitícola, demandantes de naves.	1. Latencia o inestabilidad laboral de la actividad.  2. Trabajadores de escasos recursos.

3. Materialidad	
3.1 Proceso de construcción	
Factores externos	Factores internos
1. Encarecimiento y escases de la materia prima (planes de manejo) generando un aumento del costo de producción lo que hace menos asequible las naves para pescadores menores.  2. Cambios de la materialidad de las naves debido exigencias sanitarias de trazabilidad.	1. Trasformación artesanal a procesos industriales debido al uso extensivo de fibra de vidrio y fierro.
3.2 Infraestructura y espacio de construcción	
Factores externos	Factores internos
1. Inexistencia de apoyo institucional para regularizar espacios e infraestructura de astilleros  2. No hay excepciones legislativas frente a requerimientos de permisos ambientales según ley 19.300 (RCA) o concesiones marítimas para astilleros artesanales.	1. Escasa y casi nula regularización de lugares e instalaciones de los astilleros.  2. Mínimas instalaciones o astilleros en todas las zonas, dificultades de construcción de naves de mayor calado o con nuevas materialidades.  3. Escasas medidas de seguridad frente a accidentes laborales.

<b>4. Transmisión del oficio</b>	
<b>Problemas y condiciones</b>	
<b>Factores externos</b>	<b>Factores internos</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cambios culturales en las comunidades costeras debido a procesos de globalización.</li> <li>2. Impacto de nuevas sistemas productivos /cambios de patrones laborales</li> <li>3. Desaparición de instancias formales externas de transmisión de la carpintería de ribera.</li> <li>4. Disminución, envejecimiento y desaparición de los cultores y/o artesanos (modelos como lanchas veleras)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Disminución de los mecanismo tradicionales de transmisión (descomposición de los grupos familiares, sistema de alianzas y reciprocidad)</li> <li>2. Cambio de necesidades e interés de la población (estudiar, migrar, otras fuentes laborales).</li> <li>3. Trabajo pesado con riesgos y escasa estabilidad laboral</li> <li>4. Reducción de n° de astilleros artesanales</li> </ol>

## 6.2 Mecanismos tradicionales de transmisión del elemento.

Los mecanismos de transmisión del elemento en su generalidad han transmitidos de forma directa de persona a persona, usando los recursos inmateriales de la cultura. El vehículo de las palabras habladas y no escritas es el principal sistema de comunicar el conjunto de saberes y técnicas manuales para confeccionar embarcaciones.

El complejo sistema de nombres que concierne a la manifestación se transfiere por medio de un lenguaje oral por sobre otros campos de la comunicación. Esto pone en evidencia el uso de una memoria que se apoya simplemente en lo visual para aprender nombres de piezas, formas de construcción, etc. El nombre de piezas desde su concepción material y no abstracta como si lo es por medio de la palabra escrita.

El lenguaje oral cobra un sentido simbólico en lo histórico, ya que ha sido el vehículo vernáculo de las poblaciones nativas para transmitir su cultura. Este sentido de la transmisión vía la oralidad, sin textos no uso de una estructura de enseñanza formal es lo que explica la magia del saber hacer una embarcación.

Además de las dimensiones inmateriales de la transmisión, el contexto personal de cada carpintero pone en evidencia algunas diferencias entre quienes han congeniado por uno u otro motivo con la enseñanza de formas constructivas ingenieriles de planos a escala y algunos textos de academia. Otros solo cuentan con la herencia o la experiencia que les dejó trabajar con abuelos, padres, tíos o vecinos. La mayoría ha vivenciado su aprendizaje gracias una enseñanza informal, basado en la práctica.

La heterogeneidad de cada portador y la informalidad del proceso de enseñanza aprendizaje, hace difícil una mirada global pero si posible identificar tres procesos o fases de desarrollo de lo que significa llegar a ser un carpintero de ribera: (i) Contacto con la madera a través del juego; (ii) Aprendizaje del trabajo; (iii) Aplicación y desarrollo como carpintero.

### **i) Contacto con la madera a través del juego:**

Primera etapa que entrega el contacto con la materia prima y las habilidades básicas de la carpintería. Cuando es a temprana edad, ocurre en un periodo experimental, dando los primeros pasos a través del juego donde descubren sus habilidades con la madera. Durante esta etapa realizan imitaciones de lo que ven, y recuerdan que su primera experiencia fue haciendo juguetes de madera; los barquitos que echaban al mar y riachuelos para verlos navegar:

*Hice unos barquitos de madera pa` que juegue, bien veleros, bien arregladitos. Pucha, daba gusto andar jugando, en las pozas por ahí, viento fuerte, todos teníamos, los cabros de la [misma] edad, todos teníamos... uno le decía «el barco», «vamos a jugar al barco», tiempo bonito con surazo y era la montonera de agua y barquitos, ahí fui aprendiendo yo... (Juan Bautista Vargas en Tamayo, 2011:102).*

*“Yo empecé a trabajar de muy chico, yo cuando era un niño hacía barquitos de madera nomás; buscaba palos podridos, o sea, hay unos palos que se pudren y quedan como enteritos, entonces yo esos los dibujaba, de repente se me ocurrían y hacía otros. Después ya los empecé a hacer de madera buena, de madera firme, como juguetes claro. (José Uribe, Ibid).*

En los casos donde el portador es parte de una tradición familiar, es costumbre que su crianza mantenga un contacto directo con las tareas de carpintería de la ribera, ayudando en faenas menores para reparar o construir una embarcación.

### **(ii) Aprendizaje del trabajo:**

En una segunda etapa se insertan en las tareas de un astillero, aprendiendo las técnicas en calidad de ayudantes. Durante esta fase solo comprometen su trabajo bajo el alero de un maestro. Es aquí donde algunos siendo jóvenes apoyan los requerimientos de sus padres. También, en otros casos, como aprendices de otros maestros que no son familiares.

Es aquí donde de manera gradual y autodidacta generan una aguda capacidad de observación y memorización de formas, técnicas y tipos de embarcaciones que luego reproducen con su propio talento. Durante esta etapa experimentan con el rigor de montar las estructuras, apretar los tablonés, enmasillar, estopar, etc.

*Mire... como yo le comentaba... el hijo de don Daniel Vargas, que era mi cuñado, Erico Vargas, el me buscó para que fuera ayudante de él, cuando ya vio que estamos haciendo lo mismo, él me buscó y empezamos a hacer barquitos y lanchitas de tres metros, de ahí ocho metros, diez metros, eran botes artesanales para la pesca en esa época... a los 15 años; y a los 18 años hice uno de siete metros... [¿Y cómo logra eso a tan temprana edad?...] Porque no sé poh, será de algo que le nace a uno, porque lo hice sin ningún drama, yo veía a mi cuñado como trabajaba, uno iba aprendiendo, y él también me iba diciendo, porque el ya tenía la experiencia de su papá, y de ahí empecé a trabajar. Salí a otros lados, a Calbuco, en el astillero de Proeschle, un astillero que es bastante conocido en todo Chile. (Rolando Velázquez).*

Para los portadores de la actualidad, la materialización de su primer bote fuese en la adolescencia o siendo adultos corresponde a un rito de iniciación como carpinteros de ribera. Culminación material de un proceso de observación e imitación que viene de la niñez. Para el caso de los más jóvenes simbolizó el paso o transición que hace un niño o joven ayudante hacia el adulto constructor, capaz de realizar botes y lanchas para otros.

A veces, la transición de observador a imitador y posteriormente creador, ocurre siendo ya adulto, lo que no resta fuerza a ese paso simbólico que lo constituye como constructor autónomo, responsable de todo el proceso constructivo.

*“Mandé a construir la embarcación, [pero] la madera la confeccionaba yo mismo. Tenía la idea de echarme a la mar y mandé a construir la embarcación, y este caballero, como no había ningún documento, me dejó botado el trabajo, y fui donde el papá de él a pedirle permiso para sacar la embarcación en camión, me dijo «ningún problema si es tuya», y traje la lancha acá. Empecé a trabajarla, como le decía, y de ahí empecé a sacarle todo el asunto, las plantillas, darle la figura... y de ahí me tiré a trabajar... [¿Pero esa lancha cuánto tenía terminada?] O sea de un 100% la lancha tenía un 20% construido, más o menos, pero ya estaba dada la figura de la embarcación, y de ahí el resto ya... y yo como tengo un poco de mente, igual así me puse a trabajar, fui mirando ahí, primero con una... para darle el declive de las tablas, porque la embarcación donde va la estopa tiene que llevar una cierta tolerancia para el lado de afuera, así que yo me ponía para que pueda entrar, y ahí como no sabía, tomaba una tablita así, la cepillaba y la iba comparando si iba a ir calzando con el resto de las tablas, y de ahí me la fui inteligenciando, inteligenciando y terminé la lancha y la puse en venta”. (Manuel Uribe, 2009).*

### **(iii) Aplicación y desarrollo como carpintero:**

Un maestro se consagra en una tercera etapa de maduración, buscando un estilo arquitectónico. La búsqueda de este estilo quizás podría deberse a las plantillas, o las técnicas de ensamble pero es regulado en cada portador por sus experiencias. Muchos de ellos reconocen que esta etapa se prolonga con vivencias y experiencias de “salir afuera a trabajar”, en otros astilleros como los de Coronel, en el extranjero como lo fue en el pasado para los chilotes ir a la Argentina. Esto marca un punto de diferencia respecto a quienes son formados junto a sus familias. Las diferencias se dan dependiendo de las experiencias de aprendizaje donde algunos aprenden de otros carpinteros del desarrollo de planos a escala u otras formas de construcción, a diferencia de quienes se apegan sólo a las formas de la tradición local que representan.

Es durante el perfeccionamiento que transcurre buena parte de su vida, construyendo lanchas según las finalidades de cada armador. Los testimonios de los maestros revelan su oficio en constante aprendizaje de nuevas técnicas y experiencias que van incorporando en sus trabajos.

[¿Hizo algún curso o capacitación?] *No. Pura experiencia no mas; he trabajado, por lo menos cuando estuve en Coronel, en Talcahuano... Uno se perfecciona, claro... es que en este trabajo uno nunca termina de aprender, siempre va sabiendo más cosas, tienen que irse tratando de trabajar mejor cada vez... uno nunca deja de aprender...* (Chemo Uribe).

*En los astilleros sí, se aprende un poco más de lo que uno sabe, por ejemplo ahí en los astilleros se ven los planos, y ahí uno va viendo cual es la maqueta y en ese tiempo uno va tomando las medidas y aprende a desarrollar los planos...* (Rolando Velázquez).

Estos testimonios aclaran la noción de perfeccionamiento que tienen los portadores: un oficio de infinito aprendizaje, observación y memorización. Así aprenden y se perfeccionan los portadores, con ingenio y estilo propio, aplicando lo observado en su quehacer manual.

### **6.3 Características de los riesgos del elemento.**

Cabe apuntar lo siguiente, durante los últimos años el rubro artesanal de construcción ha venido en retroceso por múltiples factores internos como externos, vinculados a variables sociales, culturales y medioambientales. Los factores críticos serían: desaparición y envejecimiento de portadores, poco interés de las nuevas generaciones, retroceso de la demanda pesquera. La lógica de análisis dice que a mayor intensidad de algún factor, aumenta el riesgo del elemento en dicha dimensión.

También es importante considerar que el elemento si bien viene desapareciendo, este también tiene la capacidad de ser dinámico y adaptable a los nuevos escenarios del mercado de lanchas, ajustando sus quehaceres para subsistir. Ahí está una de sus fortalezas, demostrada a lo largo de los siglos, pero al mismo tiempo, un elemento de riesgo ya que hasta qué punto puede cambiar y transformarse sin dejar de ser tradicional. Sería interesante contrarrestar opiniones respecto a este aspecto, que por lo pronto y según los antecedentes levantados, no está en riesgo crítico de desaparición sino con factores de riesgo relativo.

### 6.3.1 Relacionamiento Institucional

Esta dimensión engloba la situación entre el elemento y el aparato el estatal, a su vez, el relacionamiento asociativo interno de los portadores (entendiendo el relacionamiento entre portadores de manera formal o de hecho a través de organizaciones de representación gremial, política, cultural u otra).

En la región hay ausencia de inversión estatal o financiamiento a través de proyectos o programas de relacionamiento entre el Estado y carpintería de ribera<sup>23</sup>. El elemento ha sido escasamente fomentado por canales institucionales durante los últimos 50 años. Como ejemplo de ello se puede decir que entre 1942 y 1968 existió en la antigua Escuela de Artesanos de Castro la especialidad de carpintería de ribera<sup>24</sup>. Durante los años 90 se habría capacitado a artesanos y pescadores en distintas comunas de Chiloé y Llanquihue por medio de un curso de carpintería de ribera. Este curso fue realizado por INACAP. Hoy no existe institución estatal o privada que tenga como grupo objetivo los carpinteros de ribera o la actividad, llámese como INDAP para agricultores o apicultores. En este sentido, también se constata la falta de instrumentos legislativos que ayuden al fomento y protección de la actividad. Por ejemplo, no aparecen en la Ley de Pesca (aún cuando sus creaciones son vitales para diversas pesquerías en Chile). Tampoco se registran acciones de protección o gestión con los portadores por parte de la DIRECTEMAR<sup>25</sup>. Esta condición de desamparo estatal, plantea la urgencia de autogestión y organización de los propios carpinteros de ribera de Chiloé para sostener su oficio. El mejor ejemplo es que no hay un registro oficial sobre el número de personas dedicadas a la actividad o cantidad de astilleros artesanales en la región de Los Lagos.

---

<sup>23</sup> En Puerto Aysén existe un trabajo organizado de carpinteros agrupados en el Sindicato de Carpinteros de Ribera de Aysén. Actualmente están buscando el financiamiento para un terreno fiscal que les permita la creación de varadero cultural para mostrar el oficio a las nuevas generaciones. (ver: <http://www.aysenahora.cl/equipo-evaluador-del-core-rechaza-proyecto-de-carpinteros-de-ribera/>).

<sup>24</sup> “También la Escuela de Artesanos de Castro (actual Politécnico) impartió la especialidad de “Carpintería de Ribera” desde el año 1942 hasta 1968, y anualmente construía embarcaciones que exhibía antes de entregárselas a sus armadores” (Zegers, 2003:24).

<sup>25</sup> “La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, es el organismo de alto nivel de la Armada de Chile que tiene por misión, cautelar el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales vigentes, para dar seguridad a la navegación, proteger la vida humana en el mar, preservar el medio ambiente acuático, los recursos naturales marinos y fiscalizar las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo de su jurisdicción, con el propósito de contribuir al desarrollo marítimo de la Nación”. ([www.directemar.cl](http://www.directemar.cl))

Como efecto del desamparo institucional, los portadores no cuentan con ningún tipo de certificación o documentación oficial que los respalde frente a situaciones como solicitud de créditos financieros para el desarrollo de su actividad u otros. El principal problema –señalan los portadores- es la credibilidad ante instituciones bancarias.

*“(...) En este momento no puedo pedir un crédito, no nos dan, no tengo un documento que nos acredite que somos carpinteros de ribera, yo creo que eso sería lo más importante, que nos den un curso para que tengamos un respaldo” (Sixto Hauffman, Puerto Montt, 02/10/15).*

*“Yo siempre he planteado una cosa, y se lo he dicho a muchos colegas, que nosotros hemos sido el pilar fundamental para todos lo que es emprendedores del mar, y yo incluyo a todo los carpinteros a lo largo de todo Chile, y que nunca, yo tengo 69 años, que nunca hemos sido reconocidos por el Estado, ni tampoco hemos sido favorecidos con algo del Estado que diga, mire vamos a ir, sabiendo donde vivimos, sabiendo las necesidades de cada personas un carpintero de ribera, y que nosotros no trabajaos solos, trabajamos con ayudantes, o sea somos patrones de muchas familias, nosotros no hemos tenido una oportunidad, de algún crédito para construir un galpón, yo he sufrido en carne propia lo que es construir en la playa, con lluvia con frio, con sol, y no hay ninguna organización que nos ayude con herramientas o galpón que es lo más necesario para un carpintero de ribera” (Beto Saldivia, Castro, 20/11/15).*

El ser carpintero de ribera se desconoce y sus activos se relativizan al no existir un documento, carnet o registro oficial de respaldo, sumado a que el elemento es un arte tradicional de poco conocimiento a nivel nacional. Ejemplo de ello es que al revisar el sitio oficial del SII, se constata que el elemento en tanto oficio o rubro no está tipificado como categoría de actividades económicas del Servicio de Impuestos Internos (aunque la construcción de grandes lanchas implica un flujo millonario de inversión). A pesar de ello, en algunos astilleros manejan facturación como documentos tributarios, sin llegar a ser requisitos para otras necesidades de bancarización. Sería importante frente a futuras acciones, manejar datos como número de portadores con iniciación de actividades ante el SII y de qué tipo de categoría (primera o segunda).

Otro efecto del desamparo institucional, es el escaso conocimiento de la realidad de portadores y su desempeño, ya que no hay diagnósticos territoriales enfocados en el elemento. Por un lado, los estudios diagnósticos permiten identificar los problemas y visualizar posibles acciones. Así también, pueden tener efectos positivos a nivel cultural, ya que dependiendo de su plan de difusión de resultados, las comunidades locales reciben o participan de instancias de reconocimiento de lo estudiado, mejorando la valoración social del mismo.

Las decisiones administrativas por parte del Estado, hipotéticamente pueden beneficiar o perjudicar el desarrollo de la actividad. Ejemplo es en Quellón, donde está próximo a construirse un paredón costero en el puerto de Quellón que según Ambrosio Aguilar, dueño del Astillero Ay A considera las particularidades de ubicación del astillero, beneficiando la infraestructura del mismo. En este caso el dueño el carpintero cuenta con un Concesión Marítima de playa al día. Quizás en otras condiciones el astillero no correría la misma suerte como puede ocurrir con otros astilleros en la misma zona.

En cuanto a los factores internos, los portadores reconocen la falta de organización y autogestión para agruparse a nivel nacional, regional o comunal. Dato contrario es que de todas las comunas de la Región de Los Lagos (treinta), recién el 10 de diciembre de 2015 se constituye la primera Agrupación Cultural de Carpinteros de Ribera de Quellón, paso siguiente será la formación como organización gremial.

La falta de asociatividad (sin considerar las ayudas mutuas entre portadores), si bien no pone en riesgo el elemento de manera directa, ya que nunca han estado organizados y así y todo se han mantenido en el tiempo, la falta de orgánica impide el desarrollo conjunto en pos de las demandas históricas de reconocimiento y apoyo estatal. En opinión de los portadores, no cuentan con ayuda estatal o institucional a nivel productivo o de otros beneficios. Por otro lado, no existe un gremio organizado, o alguna figura organizacional de tipo grupal que represente a los portadores, ya sea a nivel nacional, por comuna o lugar. Ambos factores externos como internos, dan cuenta de una actividad basada en la gestión personal de cada carpintero “por cuenta propia”.

Las alianzas laborales dentro del rubro cuenta con una red de portadores con proyección de la alianza parental como principal círculo de apoyo. El contraste se observa en la composición de los trabajadores en astilleros urbanos. En las ciudades como Castro o Quellón, donde se desarrolla una carpintería permanente, los trabajadores de un astillero suelen no estar emparentados entre sí. En lugares rurales como Hualaihué, se mantiene con fuerza el lazo sanguíneo como hilo conector entre los trabajadores de un astillero. Allí normalmente son familiares directos o vecinos con algún grado de parentesco los que ayudan o trabajan en las faenas de una lancha. Así como trabajan en los astilleros locales, también se repite el caso de carpinteros de Hualaihué que se mueven a otras regiones como Coronel, o dentro de la misma área de Chiloé y Calbuco.

Respecto a las condiciones laborales internas, en casi la totalidad de los astilleros existe un trabajo informal sin contratos. La falta de mecanismos contractuales, no sólo habla de un rubro poco regulado a causa de los mismos portadores, responsables de sus acciones laborales, sino, está directamente relacionado a la falta de apoyo institucional que apoye la regulación del trabajo en astilleros.

### **6.3.2 Mercado y condiciones económicas**

Cuando Chiloé y las localidades continentales de Calbuco y Palena no contaban con caminos, el mar era la única vía natural de transporte. Desde que se materializó la red vial en la región (Ruta Panamericana después del año 60 en Chiloé y Carretera Austral en los años 80, las dos rutas más importantes), comenzó un recambio de la vía marina por la terrestre, con el consiguiente impacto en la fabricación de embarcaciones. Este desarrollo vial tuvo sus repercusiones inmediatas en el pasado, siendo hoy en día una condición para la manifestación. Materializada una extensa red de transporte terrestre, la demanda de lanchas para transporte de pasajeros si bien disminuye fuertemente, se mantiene considerando las necesidades de las comunidades isleñas aun en condiciones de aislamiento. Futuras obras viales o servicios de barcasas subvencionadas además de cambiar las condiciones de comunicación entre las islas, sobre todos las más aisladas, podrían mermar la demanda de lanchas de pasajeros y botes artesanales.

Lo que es más patente, es la franca disminución de servicios de reparación y construcción de lanchas para pescadores artesanales debido a la crisis que de algunas pesquerías como la merluza austral (*Merluccius australis*). Como aseguran los portadores, los efectos de las malas condiciones de la pesca de la merluza, los afecta directamente. Es pensable que al profundizarse las malas condiciones de pesca como la merluza, exista contracciones en zonas como Hualaihué donde menos pescadores salen al mar, lo que disminuye la necesidad de lanchas y reparaciones, representa un riesgo directo para quienes las construyen.

*“La otra cosa es que nosotros podemos sacar iniciación de actividades de actividades en forma personal, pero el problema es que nosotros le construimos prácticamente sólo al pescador artesanal, y el pescador, no le conviene que nosotros le cobremos 3 o 4 millones más IVA, entonces el no recupera el IVA, como la pesca tiene tan poco valor, el quiere que le cueste lo mínimo una embarcación. Los precios de la merluza se mantiene igual hace como 15 años, por eso el trabajo de nosotros no puede subir, pero la madera que nosotros compramos sí, yo he tenido que vender lanchas a menor precio que hace ocho años atrás porque el pescador no puede pagar más (...)”* (Manuel Uribe, Puerto Montt 02/10/15)

Si históricamente el principal rubro demandante de embarcaciones han sido los pescadores artesanales, en la actualidad, la industria salmonera y la creciente miticultura también se configuran como activos indirectos de la demanda de lanchas. No existen cifras disponibles para conocer el contraste entre la demanda de la pesca artesanal y otros rubros. No obstante aquello, testimonios de los carpinteros de Quellón, indican que hace unos 15 o 20 años atrás, Chiloé experimentó un gran auge en la demanda de embarcaciones producto de los requerimientos de la industria del salmón. Esa prosperidad de los años 90 vino a reemplazar la disminución de lanchas que comenzaba a vivir la pesca de la merluza (reducción de cuota, igual menos actividad y la caída en el precio de las algas)<sup>26</sup>. Es importante apuntar que las lanchas no eran o son solicitadas directamente por las empresas salmoneras, sino, los armadores son pescadores artesanales que prestan servicios a la industria. Muchos de sus servicios de instalación de jaulas, buceo, limpieza de redes, cabotaje son realizados con lanchas que nacen de astilleros artesanales. De esta manera la industria salmonera demanda lanchas a los portadores a través de los pescadores. Lo que remarca la asociación histórica entre pesca artesanal y carpintería de ribera, pero con fines de pesquerías de cultivos (salmónidos y otros recursos nativos).

Hoy por hoy, en visita a los astilleros, sin tener un dato duro, es posible registrar un alto número de portadores construyendo embarcaciones, con el uso de técnicas artesanales, para ser usadas en los servicios de la industria salmonera<sup>27</sup>. También de las faenas de la miticultura. Sin embargo, estas han comenzado un recambio a barcasas de fierro y por sobre a lanchas con motor fuera de borda en fibra de vidrio. Es así como las constricciones de la industria salmonera surte efectos en la cadena de producción que opera con lanchas artesanales partiendo por la carpintería de ribera.

Como lo dijo el maestro “Beto” Saldivia, “las lanchas o botes responden a las necesidades de cada lugar y su finalidad”. Por lo que se desprende de sus palabras, es la conexión con el aparato productivo de la contingencia, por ende, la permanente condición de cualquier cambio a la construcción de ribera a causa de esta conexión. En un lapsus histórico, se puede decir lo siguiente: si antes se necesitaron lanchas para la carga de madera (elerce) este fue disminuyendo drásticamente quedando muy acotado; si la necesidad de transporte humano pasada, hoy a mucha menor escala por el efecto de los sistemas de transporte terrestre y otras materialidades; si la pesca artesanal (de sardinas, algas, locos, merluza, servicios salmoneros,

<sup>26</sup> En su momento la pesca de la merluza y las algas tuvieron durante los años 70 y 80 un auge que hizo abundar los pescadores y la demanda de lanchas. (Nota del autor).

<sup>27</sup> La industria tiene una historia de recesiones complejas -ya ha vivido años críticos producto del virus ISA entre el periodo 2007 al 2010- con consecuencias directas en toda la región, con numeroso cierre de centros de cultivo y plantas procesadoras, lo que condujo a un gran despido de trabajadores y corte de los servicios como los de buceo y cabotaje que realizan los pescadores artesanales (Ver Morales & Tamayo, 2011). En la actualidad hay una recesión debido al bajo precio en el mercado internacional y los altos costos de producción de la salmonicultura nacional. Ya se han comenzado a cerrar centros de engorda debido a la malos pronósticos para el 2016. (Nota del autor).

choritos, ostras, etc.) ha dinamizado o estancado la construcción artesanal fuertemente, productos en distintos periodos de tiempo, se mantiene pero con claras crisis en ciertas pesquerías.

Esto pone un cuestionamiento al tema, los cambios producto de los sistemas productivos han llevado a efectos cultural que afectaron y afectan la transmisión del oficio, paradójicamente, los mismos sistemas de producción industrial –incluida la miticultura- constituyen uno de los principales factores de sostenimiento del elemento, lo que en ciertos escenarios de colapso ambiental y depresión de aquellas pesquerías, tendría consecuencias directas en la demanda de lanchas artesanales.

En términos internos, los vaivenes de las pesquerías e industrias inciden en la estabilidad de actividad. Esto es más complejo cuando existen condiciones económicas de bajos recursos con necesidades.

La carpintería de ribera como rubro expone disparares resultados y beneficios económicos. Es un oficio que contribuye a sus comunidades prolongando su impacto a los lugares donde viajan las naves que se mueven por la mar. La carpintería de ribera produce vehículos que generan riquezas a partir de la extracción pesquera, servicios de mar y navegación. Sin embargo, la riqueza que produce una embarcación contrasta entre los constructores, como entre constructores y armadores.

Existen lo dueños o armadores que disponen de industrias pesqueras y de servicios con las embarcaciones que nacen de los astilleros artesanales. Por otro lado, los pescadores que también son dispares entre los “artesanales”, muestran en sus extremos quienes subsisten con lo que pescan, y quienes cuentan con flotas “semi-industriales”. En cuanto a los contrastes económicos de los constructores mismos, se observa que hay astilleros con permanente trabajo constructivo y reparativo, con 5 a 6 trabajadores por astillero. En las mejores condiciones están quienes cuentan con instalaciones tipo galpones donde trabajan todo el año junto a otros carpinteros y ayudantes. Los astilleros mayores reciben a carpinteros que no cuentan con lugares de trabajo, o que no tienen tratos directos con armadores, lo que permiten la creación de empleo para los carpinteros fuera de los sectores de origen. Esta actividad es minoritaria respecto a la generalidad de la manifestación, observada en ciudades de Castro y Quellón, o sectores rurales como San Juan. Normalmente, el carpintero dueño de un astillero trabaja con uno o dos ayudantes según la faena. En los casos más desfavorables, no logran sostenerse económicamente con una o dos naves por año, obligados a realizar otras faenas como construcción de casas.

Los valores de lanchas van desde botes a remo por montos inferiores a un millón de pesos, a cifras superiores a los 50 millones de pesos (descotando los equipos y motor de una lancha de 18 m de eslora para pesca de alta mar, al límite del tamaño permitido como lancha artesanal, donde su precio supera los 150 millones de pesos). Los altos valores asociados a la construcción no van de la mano con el mejoramiento de las condiciones de trabajo. Hay casos donde las condiciones laborales son mínimas aún cuando se muevan millones de pesos con cada construcción.

La industria acuícola del salmón y la miticultura durante los últimos 20 años han levantado la industria naval y artesanal que venía decayendo de la mano con la pesca artesanal. Hoy se experimenta un estancamiento en la demanda de nave producto del bajo precio internacional y los altos costos de producción de la industria salmonera. Hoy se están viendo las primeras señales de recesión que ha frenado varios proyectos de construcción naviera artesanal. Se espera que durante el 2016 el cierre de algunos centros de cultivo de engorda ya ocurridos

durante el 2015, traiga consecuencias directa como despidos de operarios y una cadena de efectos que trascienden la economía de la carpintería de ribera, primer actor de las industrias del mar.

En las comunidades donde ejerce un carpintero de ribera existen variadas valoraciones derivadas de la relativización del valor económico de la actividad y sus quehaceres. Es posible encontrar un imaginario social que concuerda en desconocer los conocimientos, faenas y habilidades de los constructores de ribera. Pero por otro lado, un desconocimiento de la actividad como recurso económico.

Existen en menor medida astilleros con patentes comerciales y permisos de uso de playa a través de concesiones. Lo que demuestran en términos contables son el desempeño tributario por el uso de facturación. Sin embargo, hay muchos carpinteros de ribera sin ningún tipo de regulación como Inicio de Actividades ante el Servicios de Impuestos Internos.

### 6.3.3 Materialidad

#### a) Proceso de construcción:

Esta dimensión dice relación con los problemas actuales en torno al proceso de materialización de las embarcaciones tanto a nivel de costos de materia prima como problemas derivados de la ocupación de espacios de construcción.

La reducción de bosque nativo hace que la búsqueda de materia prima sea a lugares más lejanos, lo que aumenta el costo de transporte de los lugares de extracción a los astilleros (se expuso anteriormente que en algunas comunas los portadores deben salir fuera de la comuna a buscar maderas). *“Ya es poco lo que se encuentra en las cordilleras, se encuentra ulmo, pero muy poco, esto se ha puesto muy restrictivo para nosotros, lo que encare el costo de las lanchas”* Ricardo Vargas, Puerto Montt, 02/10/15)

A esto se suman costos administrativos de los productores asociados a la obligatoriedad de contar con Planes de Manejo para extracción de bosque nativo<sup>28</sup>. El aumento de estos costos, aparejados con el aumento de precios de bienes y servicios a nivel de la economía nacional (combustibles, recursos humanos, alimentación, etc.), incrementa el valor comercial de la materia prima utilizada por el elemento.

Según los portadores, el encarecimiento de las maderas ha empujado el aumento de costos de producción, derivando en un incremento en los precios de las embarcaciones que perjudica la venta y/o reparaciones de éstas. A la suma de la materia prima forestal se suma el costo de maquinarias, uso de herramientas eléctricas, clavos, pinturas, servicios, etc. que han aumentado el costo total de producción de lanchas.

*“nosotros estamos trabajando con maderas de Valdivia, Paillaco, de esos lados, ver la posibilidad de abaratar un poco el costo de materia prima, porque en este momento estamos comprando como a 8 mil pesos la pulgada”* (Manuel Uribe, Puerto Montt, 02/10/15).

---

<sup>28</sup> Surge dentro de las ideas de portadores algo como realizar un programa en convenio con CONAF para buscar alternativas de incentivos para extracción selectiva de bosque nativo para carpinteros de ribera, entendido que el uso de esta madera será con valor agregado y permiten el manteniendo de una actividad de carácter patrimonial. El que pudiera ir de la mano con el sistema de Planes de Manejo que regula la CONAF pero con alternativas plausibles de aplicación menos burocráticas que los Planes de Manejo actuales que dificultan el acceso a la materia prima. (Nota del autor).

Los efectos directos para el elemento son: (i) Al bajar la demanda de embarcaciones o reparaciones disminuye el empleo en astilleros; (ii) El aumento de costo de producción deriva en un aumento del valor total de la nave, lo que desincentiva la construcción de nuevas naves o trabajos de reparación; (iii) Subir el precio de las embarcaciones no es posible para todos los portadores, donde los portadores menos reconocidos se quejan que no pueden subir el precio de sus trabajos acorde con los costos, lo que hace que sus ganancias sean menores. De subirles, aseguran que no tendrían *pega*.

Estos efectos ponen en riesgo la continuidad de elemento en tanto hay portadores que aseguran que “hoy no se paga lo que vale trabajo de construcción”, por lo tanto, dejan la construcción de lanchas para trabajar en otros rubros mejor remunerados.

Es importante resaltar un factor externo que incide de manera directa en la carpintería de ribera son las exigencias sanitarias para embarcaciones de pescadores artesanales y empresas de la acuicultura y miticultura. Las embarcaciones deben recubrir bodegas con fibra de vidrio o cubiertas metálicas. Además, por mejoras en la durabilidad se reviste el casco y cubierta con fibra de vidrio, piezas como quilla con fierro.

*“Las salmoneras ahora están exigiendo fibra de vidrio, entonces nuestro trabajo queda un poco atrás de todo eso, escondido, nosotros ya estamos enfibrando, nos estamos adaptando”* (Ricardo Vargas, 02/10/15).

Estas nuevas necesidad de los tiempos actuales, exige a los portadores ampliar sus servicios hacia la entrega de esta materialidad, lo que produce un doble efecto, un cambio al interior del elemento (i) amplitud de la especialización del trabajo de tipo no maderero en el astillero; y como consecuencia (ii) reemplazo durante los últimos 20 años de la flota total de madera por botes y lanchas de fibra de vidrio o fierro. (Hoy conviven en las lanchas de madera con naves a fibra o fierro para usos pesqueros, pasajeros y servicios, lo que antiguamente era casi completo de madera). Sería importante sustentar estas palabras con datos duros.

La particularidad que define al carpintero de ribera reafirma su identidad en la especialidad en el uso de la madera, la cual está asociada a procesos artesanales. Las otras materialidades como fibra y fierro ya no serían artesanales. Paradójicamente, la carpintería de ribera artesanal y chilota utiliza en sus aspectos constructivos la fibra de vidrio y fierro. Como se aprecia en astilleros regionales, el uso de fibra de vidrio y metal ya es extendido en casi todas las expresiones de carpintería de ribera artesanal chilota. Estos productos son más notorios en las lanchas motoras, y menos apreciables, casi sin estas aplicaciones, en las lanchas veleras de Mañihueico. El uso de metal viene siendo aprovechado desde los primeros naufragios en las costas de Chiloé. La fibra de vidrio es un material que desde los años 90 se reconoce en el uso de lanchas. Los portadores en general opinan que la apropiación de materialidades fuera de la madera, no representan un tema de riesgo a la continuidad del elemento mientras se siga haciendo estructuras de madera.

Por contrapartida, hablan que las embarcaciones facturadas en fibra de vidrio o fierro, han ganado espacio en el escenario nacional, lo que ya comienza a mostrar sus efectos directos a la carpintería de ribera artesanal de madera, por cuanto, la demanda de lanchas artesanales habría bajado ya que están construyendo en fierro o fibra. Este factor se mezcla con otros factores de mercado -baja demanda de lanchas por los problemas de la pesca artesanal y crisis que cada cierto tiempo sufren la industria salmoneras-.

En resumen, las exigencias sanitarias (necesidades del mercado) para las embarcaciones abren la posibilidad o riesgos para que los astilleros artesanales vayan transformando sus procesos constructivos hacia materialidades no madereras, incidiendo en las técnicas y formas de construcción que definen a la carpintería de ribera chilota. Según la opinión de portadores, se puede desprender que las técnicas y saberes de la manifestación, el corpus inmaterial que da vida al elemento va más allá de la materialidad de la época.

## **b) Infraestructura y espacio de construcción:**

Como principal factor externos es la inexistencia de apoyo institucional para regularizar espacios e infraestructura de astilleros. Si los pescadores artesanales cuentan con Áreas de Manejo de recursos Bentónicos (AMERB), de uso exclusivo para organizaciones de pescadores artesanales, para el caso de los carpinteros de ribera, no hay tales beneficios ni nada homologable.

Según algunos portadores ubicados en zonas más urbanizadas como Quellón, señalan que el gobierno local no ha efectuado ningún tipo de ordenamiento territorial para resguardar los espacios de uso histórico donde trabajan los portadores. En este sentido, se sienten presionados por el sistema de concesiones de mar y playa. Aducen que por desconocer los procedimientos jurídicos y falta de recursos económicos están en desventaja frente al sistema estatal de uso del borde costero. En este sentido, reconocen una fuerte debilidad en materia jurídica, partiendo por enfrentar la defensa de sus lugares de trabajo como varaderos y astilleros.

En este sentido, la falta interna de conocimientos en aspectos jurídicos ambientales, concesiones y leyes específicas como Ley Lafquenche<sup>29</sup>, en un contexto de escaso apoyo institucional -municipalidades, gobernaciones marítimas, etc.- inciden en el alto número de astilleros en calidad irregular e informal. A esto agregar los elevados costos monetarios en cuanto a trámites de concesiones (donde quedan espacios disponibles<sup>30</sup>) y permisos ambientales que alejan más la posibilidad de regularización.

Como fue expuesto más arriba (Materialidad del elemento), al haber una solo una categoría legal que homologa astilleros artesanales e industriales, la regularización en materia ambiental se pone cuesta arriba por los elevados costos de los estudios (DIA o EIA). Esta condición externa, cobra efectos directos al tratar de optar por una Resolución de Calificación Ambiental (RCA) a través de proyectos de regularización de obras e instalaciones. Dado todo lo anterior, resulta riesgoso observar que aquellos astilleros con uso del borde costero, sin concesión u otros permisos, podrían eventualmente ser afectados con concesiones de terceros que impidan o alteren los espacios de construcción, afectando la continuidad y transmisión del elemento.

Además de los problemas en materia espacial, dependiente de factores externos como internos, las mínimas instalaciones de astilleros, trae por un lado; (i) restricciones a la construcción de naves de mayor calado o con nuevas materialidades; (ii) y escasas medidas de seguridad frente a accidentes laborales.

Respecto al primero, la falta de instalaciones de algunos portadores limita su crecimiento laboral ya que no cuentan con las condiciones mínimas para secado de madera, sistemas eléctricos adecuados, bodegas con sistemas de seguridad, etc. Este problema interno es reiterativo en todas las comunas visitadas, donde se observan precarias condiciones de muchos de los lugares de construcción, a cielo abierto o semi-cerrados.

Por otro lado, en los astilleros no abundan las medidas de seguridad. Esto se puede deber en algunos casos al descuido personal de los portadores para con sus trabajadores y ellos mismos (como lo reconocen los portadores es responsabilidad de cada astillero), no querer invertir en espacios donde no se es propietario, o también, como no hay fiscalización de las condiciones laborales, simplemente se mantiene un *status quo*.

#### 6.3.4 Transmisión de elemento

---

<sup>29</sup> Ley de Espacios Costeros Marinos para Pueblos Originarios n° 20.249.

<sup>30</sup> Las concesiones otorgadas dentro de las Áreas Aptas para la Acuicultura (AAA), Áreas de Manejo (AMERB), solicitudes de ECMPO y otras concesiones en playa y mar de privados complejizan las opciones libres para ser concesionadas (Nota del autor).

El elemento basa su transmisión sin textos, sin aulas, donde los saberes se heredan de padre a hijo, o del carpintero al ayudante, sujeto a las condiciones culturales y medioambientales de cada lugar como soporte de su continuidad. El elemento cumple con ser una manifestación cultural apegada a la tradición y costumbres del pueblo chilote, unido a la llamada *Cultura de la Madera* (Marino, 1985). Esta cultura ha ido en descenso por la desaparición de sus portadores y continuidad de las mismas manifestaciones. En este sentido, el oficio de carpintería de ribera se torna frágil ante los cambios externos que traen consigo los procesos de modernidad y globalización cultural.

La homogenización de los patrones culturales que promueven la globalización-educación formal, vida urbana y sedentarización, uso tecnológicos de las actividades humanas que facilitan la vida, búsqueda de rentabilización por sobre otros intereses, etc., choca con los oficios de naturaleza artesanal, que implican alta exigencia física, trabajo manual y no mecanizados, basados en la transmisión oral y la experiencia, no en el estudio formal, y en este caso, actividad sujeta a inestabilidad laboral, trabajo informal sin contratos, sin reconocimiento institucional, poca rentabilidad en algunos casos, etc. Esto hace que las generaciones jóvenes dentro de las comunidades aspiren, llamados por la globalización de gustos e intereses, por los estudios superiores y la búsqueda de trabajos lejos de los sacrificios de los trabajos tradicionales. Si bien esto no es un problema en sí, da como resultado la poca regeneración de nuevas capas carpinteros dentro de las familias de los portadores, primer nicho de transmisión donde se ha sostenido el proceso de enseñanza aprendizaje del elemento.

Sobre este último aspecto, no hay ninguna institución formal que promueva el aprendizaje de la carpintería de ribera como existió en el pasado en las escuelas de artesanos de Castro y Puerto Montt.

Los sistemas productivos que comenzaron a llegar hacia fines de los ochenta, llámese salmonicultura, cimentada durante los últimos 20 años, trajo consigo cambios en los patrones culturales en Chiloé. Es así como: *“En primer orden se señala un giro entre las unidades económicas tradicionales hacia estructuras de trabajo asalariado. Aluden a la idea de reconversión económica, la cual habría provocado cambios en las estructuras sociales y culturales de las comunidades williche y chilotas, responsabilizando en mucho de aquello al cultivo y procesamiento de salmones en la región. Este proceso de reconversión económica adoptaría las formas de descampesinización y proletarización. Estiman que las salmoneras y las pesqueras asociadas al salmón, han influido en la vida de las comunidades indígenas afectando la cultura en el sentido de pérdida cultural”* (Morales & Tamayo, 2011:34). Los efectos de los sistemas de industriales junto con cambiar la estructura económica, ha provocado cambios internos a nivel sociocultural que podrían asociarse directamente con: nuevas condiciones para en las estructuras familiares y los mecanismos tradicionales de transmisión del elemento. En este sentido, los efectos de la modernización global ya mencionada, junto con el aparato productivo – y los nuevos patrones de sociedad-han provocado cambios en la composición de los que era la familia tradicional, extensa y numerosa, donde el padre trabajaba con sus hijos en las actividades del campo y mar. Hoy esto es menos frecuentes que en el pasado. Los sistema de alianzas y reciprocidad (mingas) han ido desapareciendo de las comunidades. Las nuevas necesidades e intereses de la población como estudiar, migrar, trabajo asalariado, etc. trae consigo una escasa valorización del trabajo de oficios tradicionales (artesanos, pescadores, campesinos, carpinteros, etc.).

Así lo expresaba un carpintero de ribera ya a principios de este siglo: *“La juventud está en eso, tampoco hay otro trabajo para ganarse las monedas, por eso los campos están quedando solos y*

*la gente no se preocupa de su campo, ya no siembran*” (José Hernández de Quemchi en Montiel, 2003: 66).

Esto plantea actualmente un portador de 35 años: *“El trabajo tiene un montón de riesgos, primero el trabajo es muy pesado... está ligado a las formas de trabajo del campo, del bosque, que nadie quiere hacer. Los jóvenes prefieren estudiar y buscar hacer cosas que le faciliten la vida”* (Ricardo Vargas, 2015).

Así como hay otros intereses que llaman a la población, los portadores asumen que su trabajo es pesado, con riesgos y escasa estabilidad laboral, lo que detona con mayor razón la escasa importancia que le atribuyen las nuevas generaciones. Un carpintero de Quellón indica que a su hijo “le da paja<sup>31</sup>” trabajar en lo que hace su padre.

En Hualaihué visitado cerca de 20 lugares de trabajo y astilleros no hay más de 5 jóvenes dedicados al oficio. En Quellón se puede observar un mayor número de jóvenes en los astilleros en relación a Hualaihué, ocupados de las tareas de enfibrado, soldaduras, sistemas eléctricos e instalación de motores. El caso más llamativo, un poco al margen del contexto general, ocurre en el Astillero MN Sol de Cordillera donde trabajan 5 jóvenes junto al carpintero guía Mario Saldivia. Los jóvenes se especializan en tareas de soldadura o mecánica con Certificación Técnica de sus capacidades, lo que “le otorga un plus al trabajo”, como dicen el maestro Saldivia. También otro caso es en el astillero de Pacheco de Puente Nercón, donde dos hijos trabajan junto al padre, o el Astillero Peranchihuay de Castro, donde trabajan dos hermanos jóvenes. Este es un número reducido de casos ya que se puede estimar que 1 de cada 10 astilleros cuenta con jóvenes hijos de los maestros o familiar directos trabajando. Este porcentaje es reducido en relación al escaso interés de la juventud, dicen los maestros, así como la reducción de hijos por familia y sobre todo si no es hombre, oficio ocupado históricamente por hombres.

Otro factor que influye en la transmisión del elemento es la disminución, envejecimiento y desaparición de los portadores. Este factor externo que no puede ser contralado, aumenta los riesgos de sostenibilidad al sumar los factores internos de escasa regeneración de nuevos portadores. El efecto más directo se puede apreciar en la reducción de número de astilleros artesanales ya que sus portadores han jubilado o fallecido. Los casos más emblemáticos de aquello son la desaparición de los portadores “Tito” Pröschle en Calbuco<sup>32</sup> y Pancho Bahamonde del *Astillero Bahamonde* de Pudeto. Ambos astilleros fueron referentes de la carpintería de ribera chilota hasta hace pocos años atrás.

## **7. Acciones de Salvaguardia desarrolladas por la(s) comunidad(es).**

De las comunidades de portadores existe una reducida difusión de la actividad y sus particularidades patrimoniales, económicas, o de las cualidades de la materialidad a través de medios escritos, audiovisuales u otros. La constitución de la Agrupación Cultural de Carpinteros de Ribera de Quellón en el mes de Diciembre de 2015 donde se registraron 27 socios fundadores, es una de las primeras instancias gestionadas directamente por los portadores para la protección del elemento. En este sentido, está recién comenzando una

<sup>31</sup> Chilenismo ocupado para referirse al desdén y flojera por ejecutar alguna acción o tarea (Nota del autor).

<sup>32</sup> *“Pocos carpinteros se establecen como empresarios, construyendo embarcaciones a mayor escala, y entre ellos se encuentra, hace ya 20 años, Sixto “Tito” Pröschle, de Calbuco, originalmente de Huinay”* (Zegers, 2003:23).

etapa de asociatividad impulsada por gestión de actores locales y comunidad de portadores interesados que no se da en todos los territorios comunales.

Se puede dar cuenta que la promoción y salvaguardia del elemento ha estado enfocada en el rescate de las técnicas de construcción, registros gráficos y relatos de vida de los portadores accionados por proyectos de agentes culturales externos a los portadores (libros, reportajes, artículos, registros audiovisuales). Los análisis todavía son exploratorios y se puede indicar que falta rigor académico en muchas de las publicaciones.

### **8. Acciones de Salvaguardia desarrolladas por el Estado.**

La Constitución Política de Chile en el numeral 10° del Art. 19 de la establece que corresponde al Estado la protección e incremento del patrimonio cultural de la Nación. El Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, organismo del Estado, entre sus tareas posee el deber de conservar, incrementar y poner al alcance de la personas el patrimonio cultural. En este contexto, el año 2009 es ratificada la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial de la UNESCO (2003), la cual en su art.12 n° 1 de la Convención establece:

“Para asegurar la identificación con fines de salvaguardia, cada Estado Parte confeccionará con arreglo a su propia situación uno o varios inventarios del patrimonio cultural inmaterial presente en su territorio”.

Para ingresar al inventario nacional, existen dos vías;1) través de la herramienta SIGPA; 2) mediante Expedientes de postulación (fijadas por las REX n° 2586/2012 y REX 1123/2014).

Para el caso del elemento este se encuentra en un estado de avance en materia de salvaguardia ya que hay existencia de fichas SIGPA y por medio de este documento se espera conseguir un Expediente validado para su postulación. Los recursos focalizados a través del CRCA durante el 2015, ha permitido crear este Expediente con la inclusión de las comunidades portadoras.

Por otro lado, no hay que olvidar que el Estado a través de la declaratoria de Patrimonio Humano Vivo, se reconoció el año 2014 a los últimos constructores lanchas veleras chilotas (asentados en Hualaihué), lo que representa un reconocimiento que si bien es focalizado, se extiende a toda la carpintería de ribera chilota.

En cuanto a los gobiernos locales, a pesar que la materialidad es visible en espacios como museos regionales y municipales y otros espacios municipales (ejemplo Sala interpretativa de la Municipalidad de Hualaihué), y en algunos casos aparecen en los Planes de Desarrollo Comunal o Cultural existe un escaso número espacios o proyectos de promoción o difusión. En este momento a excepción de la Comuna de Quellón no existen otras comunas dentro de la Región de Los Lagos trabajando con los portadores de forma directa y permanente ya sea en proyectos de rescate, difusión o fomento productivo de la actividad.

En el caso de la Comuna de Quellón existe un proyecto que compromete directamente a los portadores. A través de la municipalidad se realizó un proyecto piloto para que los portadores de la comuna construyan veleras de bajo costo. Se les entregó un plano con el modelo a realizar, en el cual al menos un portador se encuentra en etapa final de construcción. La idea es motivar a empresas y particulares a poseer una embarcación velera “modelo tipo quellón”

para poder concretar regatas y demostraciones de navegación en la bahía de la ciudad para fomentar su valor patrimonial a la comunidad local y visitantes.

En el caso de Hualaihué están contenidos en el Plan de Gestión Cultural pero no se ha realizado ningún tipo de encuentro, coloquio, visitas a terrenos u otras acciones con los portadores. Recurren a los carpinteros de ribera para el día del patrimonio o actividades puntuales con los THV de Hualaihué.

La creación de instancias como las “Regatas Chilotas” organizadas entre los años 2007 -2010 por la Municipalidad de Puerto Montt y Club de Amigos de las Lanchas Chilotas, y una últimamente con la regata organizada por la Cofradía del Navegante Chilote de Castro, figuran como acciones que de manera directa benefician a los quienes todavía las construyen y navegan.

En el caso de la Regata de Lanchas Veleras Chilotas del año verano 2015, proyecto financiamiento por el CNCA y aportes privados, se desplazaron 9 embarcaciones por 5 comunas de Chiloé: Quemchi, Dalcahue, Castro, Puqueldón y Chonchi con el objetivo de estimular en la población la valorización de la antigua forma de desplazamiento marino y los tipos de naves usadas como un patrimonio cultural de Chiloé (Cofradía del Navegante Chilote, 2015).

Otra instancia que logró unir esfuerzos estatales fue el Seminario –Coloquio en la localidad de Contao efectuado en el mes de Octubre de 2015. A través de éste se lograron unir esfuerzos del Consejo Regional de la Cultura y las Artes, Fundación para Superación de la Pobreza, Universidad de Los Lagos a través de su Programa ATLAS, junto a investigadores y particulares interesados en el tema. Allí se concluyó con la necesidad de contar con una figura organizacional para enfocar los esfuerzos de los portadores frente a las demandas históricas y contingentes. Contar con un enfoque metodológico multidisciplinario apoyado en las competencias de las instituciones.

A pesar que ya se cuenta con un avance en la materia, falta mucho por hacer en materia como conocimiento específico; aspectos simbólicos, lingüísticos, registros oficiales de portadores, certificación del oficio, impacto ambiental de los astilleros, estudios comparativos con otras tradiciones del país e internacional, entre otros temas. La tarea de reconocer, documentar y visibilizar frente a la sociedad el oficio, ha sido lograda parcialmente.

## **9. Metodología participativa propuesta para la elaboración de un Plan de Salvaguardia.**

En función de los contenidos de este documento se pueden generar ciertas acciones de incluir en un Plan de Salvaguardia. El método sugerido es focalizar los factores críticos de riesgo y trabajarlos con la participación de los portadores y consulta a especialistas. De la mano se propone generar más instancias relacionamiento con los portadores en zonas no abordadas a través de un trabajo focalizado por comuna con portadores - con alto o bajo interés de salvaguardia del elemento- y con un tiempo de ejecución de al menos 1 año.

Respecto a las comunas donde se podrían desarrollar iniciativas formales, dado el interés y cantidad de portadores son las comunas de Hualaihué y Quellón. Muestra de ello es la constitución de la Agrupación Cultural de Carpinteros de Ribera de Quellón, con quienes ya se pudo acometer acciones participativas, presentando un escenario abierto para profundizar en trabajo técnico de elaboración de un plan de acciones para la salvaguarda del elemento.

A nivel institucional fortalecer el trabajo multidisciplinarios e interinstitucional generado durante el año 2015 entre el Consejo Regional de la Cultura y las Artes de Los Lagos, Fundación para la Superación de la Pobreza, Universidad de Los Lagos (Programa ATLAS).

## 10. BIBLIOGRAFÍA

- Bahamonde, N. 2009. Antecedentes Etnohistóricos sobre el Origen de los Poblados de la Comuna de Dalcahue. Puerto Montt.
- Bengoa, J. 2003. Historia de los Antiguos Mapuches del Sur. Desde Antes de la Llegada de los Españoles hasta las Paces de Quilín. Editorial Catalonia. Santiago.
- Boldrini, G. 1990. Chiloé. Andanzas y Palabra Escrita. Editorial Mar Interior. Castro. Chile.
- Cárdenas, R. *et al.* 1991. Los Chonos y Veliches de Chiloé. Ediciones Olimpho. Santiago de Chile.
- Chambeaux, J. Michael, F. Retamales, A. 2009. Escafandras Bajo el Mar. Editorial Cauro Propio. Cofradía del Navegante Chilote. 2015. Lanchas Veleras Chilotas. Patrimonio en Movimiento.
- Ciep, 2013. El Plan de Salvaguardia: Construcción y navegación en chalupa a vela y faena de la cholga seca, Zona litoral – Guaitecas, Aysén Región de Chile.
- Corporación Cultural de Puerto Montt, 2011. Ruben's. Vivencias de una época. Historia gráfica de Puerto Montt 1960-1970. Ediciones Kultrún.
- De Juan García-Aguado, J. 2001. La Carpintería de Ribera de Galicia (1940-2000). Universidade da Coruña.
- Ercilla y Zúñiga, A. 1976. La Araucana. Biblioteca Escolar Literaria / Santillana. España.
- Empeaire, J. 2002. Los Nómades del Mar. Original de 1958. Primera edición en español, 1963. Universidad de Chile.
- Finsterbusch, C. 1934. «Las Dalcas de Chiloé y los Chilotes». Pág. 412-433. *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N°82. Santiago. Chile.
- Garnham, J. 2009. Lanchas Chilotas. Un patrimonio histórico y cultural de Chile.
- Góngora Marmolejo, A. [c. 1575]. Historia de Chile desde su Descubrimiento hasta el Año de 1575. En *Colección de Historiadores de Chile*, 1862. Reimpresión digital en [www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl)
- González de Agüeros, P. 1791. Descripción Historial de la Provincia y Archipiélago de Chiloe, en el Reyno de Chile, y el Obispado de la Concepcion. Año MDCCXCI. Imprenta de Don Benito Cano. Reimpresión digital en <http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/MC0008627.pdf>
- Grassau, K. 2009. Testimonio Fotográfico Humano y Natural. Llanquihue y Palena 1950-1980. Gráfica Andina. Puerto Montt. Chile.
- Guarda, G. 1995. La Tradición de la Madera. Ediciones Universidad Católica. Chile.
- Hanisch, W. 1982. La Isla de Chiloé. Capitana de las Rutas Australes. Academia Superior de Ciencias Pedagógicas de Santiago. Santiago. Chile. Reimpresión electrónica en [www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl)
- Hernández, J. 2015. Carpintería de Ribera del Río Cutipay. Arte Sonoro Austral. Imprenta A. Molina Flores S.A.

Informe Técnico (UID N°02-2012) Propuesta de Clasificación de Embarcaciones Artesanales Modificación del DS N° 388, Reglamento de Sustitución de Embarcaciones Artesanales. [http://www.old.subpesca.cl/transparencia/documentos/IT\\_N02\\_12\\_Clasificacion\\_embarcaciones\\_artesanales.pdf](http://www.old.subpesca.cl/transparencia/documentos/IT_N02_12_Clasificacion_embarcaciones_artesanales.pdf)

Labbe, F. -Zink, M. 2013. Mi Rostro, Una Mirada. La Historia de Hualaihué a través de su gente. Imprenta América.

Latcham, R. 1934. «La Dalca de Chiloé y los Canales Patagónicos». *Boletín del Museo Nacional de Historia Natural (Chile)*. 13: 63-72.

Ley de Espacios Costeros Marinos para Pueblos Originarios n° 20.249

Ley 19.300/94 sobre Bases Generales del Medio Ambiente.

Ley de Pesca y Acuicultura n°18.892,

Lira, N. Figueroa V. & Braicovich, R. Informe sobre los restos de dalca del Museo Etnográfico de Achao, Chiloé. *Revista Magallania* vol.43 no.1 Punta Arenas 2015: Disponible en [http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-22442015000100017&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-22442015000100017&script=sci_arttext)

Marino, M. 1985. Chiloé: Economía, Sociedad y Colonización. Ediciones Víctor Naguil. Ancud.

Medina, A. 1984. «Embarcaciones Chilenas Precolombinas. La Dalca de Chiloé ». *Revista Chilena de Antropología* N°4. Facultad de Filosofía, Humanidades y Educación. Universidad de Chile. Santiago.

Molina, R.; Correa, N.; Smith, C. y Gaínza, A. 2006. Alerceros Huilliches de la Costa de Osorno. Santiago.

Montiel, M. 2005. Los Últimos Constructores de Artilugios de Madera en Chiloé. Imprenta Austral.

Morales, R. Tamayo, M. 2011. Racionalidades en Pugna. Ong Comunidad Serindígena.

O'Donnell, H. De Estrada, D. 1990. El Viaje a Chiloé de José de Moraleda (1787-1790). Editorial Naval. n

Otero, L. 2006. La Huella del Fuego: Historia de los Bosques Nativos. Poblamiento y Cambios en el Paisaje del Sur de Chile. Pehuén Editores. Santiago de Chile.

Plath, O. 1973. Arte Tradicional de Chiloé. Publicación del Museo de Arte Popular Americano. Universidad de Chile. Facultad de Bellas Artes.

Reglamento del Sistema de Estudios de Impacto Ambiental/2012.

Reglamento n°388/95

Rodríguez, C. 2006. Navegando en Tierra Firme. Fondo Provisión Cultural

Rondizzoni, J. 1854. Memoria. Que el Intendente de Chiloé presenta al señor Ministro de Estado en el Departamento del Interior, dando cuenta de todos los ramos de la administración. Ancud.

Salinas, P. 2011. Percepciones y Representaciones del Espacio Litoral: El caso de la caleta de pescadores artesanales El Manzano. Comuna de Hualaihué de Chile.

Tamayo, M. 2011. Las Vetas de un saber mestizo. Maestros de Ribera de Hualaihué. Ediciones Kultrún.

Urbina, R. 1983. La Periferia Meridional Indiana: Chiloé en el Siglo XVIII. Ediciones Universitarias de Valparaíso. Chile.

Urbina, R. 1990. «La Rebelión Indígena de 1712». En *Cultura de & Desde Chiloé* N° 12. Castro. Chile.

Urbina, R. 2002. La Vida en Chiloé en los Tiempos del Fogón 1900-1940. Editorial Puntángelos Universidad de Playa Ancha. Valparaíso. Chile.

Zegers, V. 2003. Chiloé Maestros de Ribera. Un oficio ancestral. Zig-Zag S.A. Santiago Chile.