

# **INFORME DE INVESTIGACIÓN PARTICIPATIVA SOBRE CARPINTERÍA DE RIBERA TRADICIONAL EN LA REGIÓN DE LOS LAGOS**

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

**David Núñez M.**

**Universidad Austral de Chile**

**JULIO 2019.**

## Índice

1	Introducción .....	7
1.1	Antecedentes .....	7
1.2	Objetivos: .....	9
1.2.1	Objetivo General .....	9
1.2.2	Objetivos específicos:.....	9
1.3	Metodología de Trabajo.....	10
1.3.1	Dimensión ética: participación y consentimientos informados.....	10
1.3.2	Técnicas y herramientas de levantamiento de información.....	11
1.3.3	Breve descripción del proceso investigación: .....	11
1.3.4	Técnicas y herramientas de análisis de información.....	14
1.4	Equipo de Trabajo .....	14
1.5	PLAZO DE EJECUCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN .....	15
2	Contexto en el que se desarrolla la carpintería de Ribera .....	16
2.1	Contexto Geofísico .....	16
2.2	Contexto Geopolítico .....	17
2.3	Contexto Cultural del Área de Estudio .....	17
2.4	Datos sociodemográficos del territorio .....	19
2.5	Datos sobre infraestructura y equipamiento social y cultural del territorio. ....	20
2.5.1	Subdimensión: Salud .....	20
2.5.2	Subdimensión: Educación .....	20
2.5.3	Subdimensión: Conectividad.....	20
2.6	Riesgos naturales y antrópicos en el territorio. ....	21
2.6.1	Subdimensión: Amenazas naturales y vulnerabilidad frente a riesgos naturales y antrópicos.....	21
3	Registro y caracterización de los cultores asociados al elemento .....	23
3.1	Identificación de cultores/as.....	23
3.2	Caracterización de cultores/as.....	33
3.2.1	Caracterización sociodemográfica .....	33
3.2.2	Caracterización socioeconómica:.....	33
3.3	Roles y dinámicas internas del Elemento.....	35
4	DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO DE PCI. ....	36
4.1	Criterios UNESCO .....	37

4.2	Descripción en profundidad del Elemento.....	38
4.3	Dimensión histórico-cultural.....	40
4.4	Dimensión simbólica .....	46
4.5	Dimensión temporal.....	50
4.6	Dimensión material .....	51
4.6.1	Materias Primas y Herramientas.....	51
4.6.2	Productos materiales del elemento.....	54
4.6.3	Técnicas Constructivas .....	59
4.7	Dimensión económica.....	61
4.7.1	Cadena Productiva .....	61
4.7.2	Caracterización de la demanda .....	61
4.7.3	Rentabilidad económica del Elemento .....	62
4.8	Procesos y mecanismos de transmisión cultural del Elemento.....	63
4.9	Dimensión social .....	65
5	ANÁLISIS Y PROBLEMATIZACIÓN.....	66
5.1	Análisis general.....	66
5.2	Problematización.....	66
5.2.1	Restricciones al uso de la ribera como espacio tradicional de trabajo.....	66
5.2.2	Restricciones normativas que obstaculizan la obtención de materias primas .....	68
5.2.3	Condiciones de trabajo inadecuadas .....	69
5.2.4	Disponibilidad de maderas.....	70
5.2.5	Falta de Seguridad Social: .....	71
5.2.6	Falta de autonomía económica.....	73
5.2.7	Riesgos y condiciones del mercado actual.....	73
5.2.8	Transmisión del conocimiento y continuidad del oficio. ....	74
5.3	Recomendaciones para la salvaguardia .....	75

Ficha de Registro del Elemento de PCI Carpintería de Ribera tradicional en la Región de Los Lagos

Dimensión	Subdimensión	Contenidos
Nombre del Elemento		Carpintería de Ribera Tradicional en la región de Los Lagos.
Resumen del Elemento	Descripción sintética del Elemento	La carpintería de ribera tradicional consiste en la construcción de embarcaciones de madera, mediante técnicas constructivas artesanales, provenientes de diversas fuentes y épocas, cuya transmisión ha ocurrido principalmente de manera intergeneracional, mediante la práctica compartida y la oralidad.
Ámbito de PCI Unesco relacionado (Convención 2003)		La carpintería de ribera se inscribe principalmente dentro del ámbito Técnicas Artesanales Tradicionales, y también en menor medida del ámbito Conocimientos y Usos Relacionados con la Naturaleza y el Universo.
Datos de ubicación geoespacial del Elemento	Región	Región de Los Lagos
	Provincia	Provincias de Chiloé, Llanquihue y Palena. (La Provincia de Osorno no fue incorporada en este estudio)
	Comuna	Ancud, Castro, Chonchi, Dalcahue, Quinchao, Queilen, Quellón y Quemchi en la provincia de Chiloé; Calbuco, Maullin y Carelmapu en la provincia de Llanquihue; Hualaihué y Chaiten en la provincia de Palena.
	Localidad (caserío, villorrio, barrio, otro)	Localidades en provincia de Chiloé: Pudeto, Colo, Mechuque, Isla Butachauque, San Juan, Isla Apiao (Metahue y La Vega), Isla Chaulinec (Capilla Antigua), Castro (Gamboa), Nercón, Rauco, Curahue, Queilen, Isla Tranqui (sector San José), Quellón, Oqueldan, Cheter, Chaiguao, Quellón Viejo, Inío.
		Localidades en la provincia de Llanquihue: Isla Tenglo, Tenglo Bajo, Isla Guar, Carelmapu, Calbuco (sectores San Rafael, Isla Quihua, Laco Bajo, El Rosario).  Localidades en la provincia de Palena: Mañihueico, La Poza, Quildaco, Aulen, Tentelhue - Punta Nao, Punta Hurón, Rolecha, Lleguiman (Punta Poe), Cheñue, Hualaihue Estero, Río Negro – Hornopirén, Chumelden.
Georreferenciación	Coordenadas: Se adjunta información SIG de los cultores y localidades.	
Actores del Elemento	Comunidad cultora del Elemento	La comunidad cultora la componen, en primer lugar, los carpinteros reconocidos como Maestros de Ribera, que son quienes se hacen cargo y dirigen la construcción de una embarcación, además de trabajar activa y directamente en la obra.

		En segundo lugar, se encuentran los ayudantes de los maestros, los estopadores o calafateadores, y carpinteros que se dedican sólo a la reparación de embarcaciones.
	Cantidad de cultores colectivos	Existe sólo un grupo que se puede definir como Cultor Colectivo, éste es el grupo de carpinteros y ayudantes que trabajan en el astillero de playa Caracolito, en el sector San Rafael de la comuna de Calbuco. En este grupo se reconocen seis maestros, y un número cercano a nueve ayudantes, algunos de ellos aprendices ya señalados como futuros maestros.
	Cantidad de cultores/as individuales	Se ha identificado a 133 cultores activos en las tres provincias estudiadas. (Chiloé, Llanquihue y Palena).
Definición del Elemento	Descripción.	<p>La carpintería de ribera tradicional de Chiloé es un oficio tradicional, que consiste en la construcción de embarcaciones de madera, mediante técnicas constructivas artesanales, cuya transmisión es primordialmente intergeneracional, mediante la oralidad y la práctica compartida. La mayoría de los carpinteros de ribera tienen sus lugares de trabajo en la orilla de la playa o en las playas mismas, lo que imprime identidad a esta práctica. Sin embargo, también hay quienes tienen sus talleres habilitados en sus casas hasta un kilómetro de distancia tierra adentro.</p> <p>La mayoría de los cultores se dedica de manera estable a esta actividad, la que constituye generalmente la principal fuente de trabajo para ellos. Algunos complementan la carpintería de ribera con la construcción de casas. Sin embargo, para todos ellos la carpintería de ribera define su identidad como personas, ser carpintero de ribera es ser “carpintero completo”, es decir una categoría superior en cuanto a habilidades, ya que involucra conocimientos específicos en relación a la madera, tales como su resistencia en condiciones de mar, en su ductibilidad, así como en geometría, necesaria para resolver las formas esencialmente curvas de las embarcaciones. El oficio requiere un alto nivel de conocimiento del bosque nativo, ya que muchos de los carpinteros hasta hace poco tiempo buscaban personalmente los árboles adecuados para ser utilizados como piezas maestras de las embarcaciones, como la roda, el codaste, y ciertas cuadernas. Aunque también es común que esta labor se externalice en manos de ciertos “viejos” (categoría que alude muchas veces al saber acumulado por experiencia más que a la edad) que se ocupan de ello. También las condiciones de trabajo, expuestos a la intemperie, le otorga un sello de rudeza a la actividad.</p> <p>Pero el elemento que quizá otorga mayor prestigio al oficio, es el alto nivel de exigencia de los clientes, sumado a la conciencia de que de la calidad de la embarcación depende la seguridad, la vida, de la tripulación, y también el desempeño en la navegación, que será un factor definitorio en el éxito del negocio u otra actividad de los clientes.</p> <p>Además de los maestros, que son los responsables de una obra,</p>

		<p>existen varios oficios más específicos asociados, en especial, los reparadores de embarcaciones, que son aquellos carpinteros que se dedican principalmente a reparar, y los ayudantes que realizan labores específicas, como calafatear, pintar, etc.</p>
	Comunidad	<p>La carpintería de ribera es un oficio esencialmente individual, extendido no más allá de la familia nuclear. La mayoría de los carpinteros tiene ayudantes esporádicos, o a veces estables, que le asisten en ciertos momentos críticos del armado de una embarcación. Sin embargo, en el área de estudio, se reconocen entre ellos como carpinteros de ribera sólo a los que se hacen cargo de una obra, trabajando directamente en ella. Quedan excluidos algunas personas que toman a su cargo trabajos, pero sólo dirigen sin meter las manos a la obra, por más que tengan ciertos conocimientos apropiados para dirigir estas obras. Alrededor de un carpintero de ribera hay ciertos roles asociados, como el estopador, que a veces son personas mayores que hacen este trabajo por ser relativamente liviano.</p>
	Formas de transmisión	<p>El conocimiento de la carpintería de ribera se transmite por la vía de la práctica compartida, y secundariamente a través de la oralidad. La mayoría de los carpinteros de ribera aprendieron, según ellos, por curiosidad, ayudando o simplemente mirando y llevando a la práctica lo observado. En el caso de aquellos que heredan una tradición familiar, participan desde niños en la labor, hasta el punto de sentirlo y significarlo como algo que llevan en la sangre. En general no se observa una intención explícita de transmitir el oficio, ya que prima la idea de que “no todos tienen cabeza” para aprenderlo, por lo tanto se espera, explícita o implícitamente, que el que tenga cabeza e interés, aprenda a pesar de todo, tal como ellos lo hicieron. Sin embargo, existe una diversidad amplia de casos.</p>

# 1 Introducción

## 1.1 Antecedentes

De reconocida trayectoria, la Carpintería de Ribera Chilota cuenta con destacado lugar en la historia política y naval del país, así como en el desarrollo de actividades económicas y productivas especialmente en el área sur austral, influyendo significativamente en la manifestación de este oficio en las regiones de Aysén y Magallanes. El origen chilote de un importante sector de la población de la Patagonia chilena cuenta con expresión en el desarrollo de este oficio artesanal ampliamente difundido que, pese a su diversidad, mantiene fuertes referencias de la tradición constructiva de Chiloé (Haramobur, 2019; Strabucchi, 2016; Tamayo, 2015, Zegers 2003).

Mientras que la construcción artesanal de embarcaciones ha sido una manifestación presente en el extenso litoral chileno, el desarrollo especialmente significativo en Chiloé se asocia a las condiciones idóneas que el mar interior ofrece para el trabajo en bordemar, así como también para la navegación con fines productivos y de conectividad, con antecedentes de larga data.

Las condiciones insulares y de archipiélago, junto con la escasez de rutas terrestres, se corresponde con la implementación de un sistema de navegación intensivo en el borde costero de la Región de Los Lagos -y hacia el sur- relevante también en las expediciones marinas recurrentes en la primera mitad del siglo XIX que estuvieron apoyadas en los conocimientos de navegación, rutas, mareas y también embarcaciones (Lira, 2016 , Urbina 2016, Harambour, 2019).

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Retrato de navegantes chilotos (atrás) y kaweskar (adelante) en embarcaciones propias y distintas, en los canales australes. 1937. Fotografía álbum Enrique Hollub. Fuente: Museo Regional de Aysén.

Testimonios de la alta dinámica de litoral en tiempos prehispánicos, son los numerosos sitios arqueológicos situados en el área costera de Chiloé que informan sobre este uso intensivo del espacio marítimo (Lira, 2016, p.93), como por ejemplo, los varaderos de embarcaciones ubicados en el extremo sur septentrional, que presentan referencias arqueológicas que indican probables usos anteriores por poblaciones canoeras siendo adaptados para el uso posterior de embarcaciones de carpintería más anchas, en el transcurso del tiempo. (Munita, Mera y Álvarez, 2016:79). Por otro lado, en el período histórico, registros de cronistas<sup>1</sup> describen las virtudes de las

---

<sup>1</sup> Entre las primeras expediciones se encuentra encargada por Pedro de Valdivia a Francisco de Ulloa en 1553, quien puso el nombre de “Golfo de los Coronados” al mar entre el continente y Chiloé, hoy conocido como Golfo Corcovado (Ther, 2011, p.70).

embarcaciones *indígenas*<sup>2</sup> como las *dalkas* y *wampos* para navegar en las condiciones marítimas del área. En particular, la *dalka*<sup>3</sup>, embarcación de origen Chono, tuvo destacado protagonismo en el período colonial según relatos de la época, como en la batalla naval ocurrida en el estuario del Reloncaví descrita por Mariño de Lobera en 1578, en la que fuerzas españolas -en *dalkas*- se enfrentaron a indígenas<sup>4</sup> que defendían la ocupación del territorio. Así también, fueron muy utilizadas por los jesuitas, destacando el registro que realiza Diego de Rosales (1674) sobre su proceso constructivo, o la utilidad en las rutas de expedición hacia Magallanes de los padres Bartolomé Gallardo en 1674 y Antonio Vera en 1675 quienes se hicieron acompañar de navegantes indígenas conocedores de rutas, dinámicas marinas y mejores modos de transporte.



“Vista de una canoa indígena atracada en la orilla de una costa”, ca. 1900. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago (Lira, 2016 p.98)

Pese a que no existe consenso sobre la estricta relación entre estas embarcaciones y la arquitectura naval desarrollada posteriormente en el área, en expediciones realizadas en 1787 en el área de Chiloé y Guaitecas, por José de Moraleda, existen registros sobre la intervención a una *dalka* con cuadernas y clavos, como una forma de robustecer las capacidades para la carga en el marco de expediciones geográficas hacia el archipiélago de Chonos (Lira, 2016, p. 102).



Chalupa a Vela distintas en los canales australes. 1937. Fotografía álbum Enrique Hollub. Fuente: Museo Regional de Aysén.

En revisiones sobre la tradición de carpintería de ribera chilota en la zona, se plantea que las embarcaciones indígenas fueron reemplazadas definitivamente durante la segunda mitad del S. XIX, por modelos

que comprende el estudio en curso, las poblaciones che-Huilliche. En el presente informe, el concepto del conjunto de la población prehispánica habitante del archipiélago, cuando los datos disponibles presentan clara forma referidos, cautelando especialmente rescatar el patrimonio de Navarino. Asimismo, existe relativo consenso sobre que asumimos de modo referencial debido a que la

propia conformación de los grupos canoeros y agrícolas, es también objeto de revisiones en estudios arqueológicos, antropológicos y lingüísticos.

<sup>3</sup> Muchas veces nombrada en crónicas, como *Piragua*.

<sup>4</sup> En el área norte de Chiloé, se plantea la presencia de diversos grupos horticultores sedentarios, que utilizaban la canoa monóxila o wampo, mientras que para los canales del sur se reconoce a *pueblos canoeros* nómades. “Los archipiélagos situados al sur del canal de Chacao estaban poblados por distintas identidades nativas difíciles de sectorizar, a quienes se les ha llamado en forma genérica “grupos canoeros australes”. Estas sociedades, especializadas en la caza y recolección marina, también conocían el ambiente boscoso del cual extraían recursos alimenticios y la madera que utilizaban para construir sus embarcaciones, tanto la hecha de corteza como la de tablones” (Urbina, 2016 p.132)

constructivos con “patrón mediterráneo basado en el sistema de cuadernas entabladas en una armazón sobre una quilla, con gran capacidad de carga y con cubierta” (Strabucchi, 2016 p.267). Así también, en las embarcaciones que comenzaron a ser construidas tanto en Puerto Montt como en Punta Arenas se suelen identificar antecedentes alemanes, croatas, genoveses, ingleses y españoles (Zegers 2003). Entre las tipologías más reconocidas de esta tradición constructiva, destacan la Goleta, la Chalupa, la llamada “Lancha Chilota” y variedad de botes, especialmente útiles para recorrer en cursos fluviales de reducida profundidad.

Mientras que los antecedentes sugieren una continuidad en los saberes y prácticas constructivas de los carpinteros de ribera de la Región de Los Lagos, hasta el momento no ha sido posible establecer tales procesos o mecanismos. Por el contrario, distintos registros históricos y actuales invitan a avanzar en el desarrollo de estudios desde miradas interdisciplinarias. Asimismo, su incorporación al Registro de Patrimonio Inmaterial del Servicio Nacional del Patrimonio<sup>5</sup> junto con constituir reconocimiento y valoración al conjunto de saberes y prácticas desarrolladas en el territorio, informan de situaciones que ponen en alerta su proyección, las que se relacionan principalmente con cambios en la disposición de maderas de calidad y la incorporación de nuevas tecnologías constructivas ajustadas a actividades productivas actuales.

## 1.2 Objetivos:

### 1.2.1 Objetivo General

Identificar y caracterizar el elemento Carpintería de Ribera en la Región de Los Lagos desde la perspectiva de sus cultores, relevando elementos que permitan su comprensión y reconocimiento de singularidades, en su diversidad y complejidad, en el marco del Proceso de Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial en Chile.

### 1.2.2 Objetivos específicos:

1. Documentar el desarrollo de la carpintería de ribera en la Región de Los Lagos, identificando dinámicas geográficas y socioculturales, especialmente en áreas litorales.
2. Identificar a cultores o maestros de ribera explorando sus trayectorias en el desarrollo del oficio, modos de organización productiva y perspectivas de continuidad.
3. Reconocer problemáticas en el ejercicio del oficio, identificando factores que afectan su práctica y factores que contribuyen a su proyección en el territorio regional.
4. Promover la participación, análisis y reflexión en la comunidad cultora para el desarrollo de estrategias de salvaguardia en la perspectiva de mantener y proyectar estos saberes en el tiempo.

---

<sup>5</sup> Del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, Gobierno de Chile.

### 1.3 Metodología de Trabajo

El desarrollo del estudio priorizó un abordaje metodológico cualitativo basado en trabajo de campo desde un enfoque etnográfico. Se aplicaron entrevistas con distinto grado de estructuración según interés y disponibilidad de los cultores contactados, en su mayoría: maestros de ribera, cuyos conocimientos y experiencias fueron guiando progresivamente la consulta sobre contenidos y particularidades, otorgando aperturas para comprender los modos en que sus saberes fueron adquiridos, apropiados y adaptados por ellos, junto con intentar reconocer sus perspectivas y opiniones sobre la continuidad de esta práctica.

A nivel teórico el énfasis estuvo puesto en las condiciones y el contexto. Nos pareció fundamental adaptar un enfoque que permita definir el contexto y los procesos de trabajo de la carpintería: fundamentos del lugar que constituyen contexto de transmisión y permiten la construcción de las representaciones, y la técnica tradicional en tanto *epistemología del saber*.

#### 1.3.1 Dimensión ética: participación y consentimientos informados

En los territorios contemplados se tuvo en cuenta la necesidad de iniciar el abordaje de los cultores de manera individual, proyectando según expreso interés la realización de una jornada grupal, en un segundo momento, con el fin de generar espacios para la construcción colectiva de contenidos y la validación de resultados preliminares, los que pudieron ser concretados en Hualaihué y Calbuco.

De esta manera, el trabajo en terreno se centró en el contacto individual realizando entrevistas en profundidad y llevando a cabo un protocolo de consentimiento informado. Se trató de un procedimiento ineludible que es exigible en cualquier aproximación investigativa en la que se solicita la participación de personas y comunidades, y que por cierto, forma parte del Código de Ética que orienta el quehacer antropológico y el de investigaciones afines<sup>6</sup>.

El establecimiento de estos consentimientos informados estuvo guiado por el carácter participativo de la investigación, que buscó generar momentos de encuentro entre cultores que estuvieran disponibles, en la perspectiva de promover la participación de cada uno de ellos en las diversas etapas del proceso de salvaguardia -al menos de manera individual- mientras se avanza hacia en otras alternativas.

---

<sup>6</sup> En este sentido, uno de los instrumentos más conocidos y adscritos es el “Código de Ética” de la Asociación Antropológica Americana (AAA) aprobado en junio de 1998, actualizado en la “Declaración sobre Aspectos éticos” del año 2012, donde se explicita la necesidad de contar con consentimientos informados antes de iniciar cualquier indagación. Ver <http://ethics.americananthro.org/category/statement/>

### 1.3.2 Técnicas y herramientas de levantamiento de información.

Como fuera señalado, la aproximación metodológica ha sido predominantemente cualitativa, dando protagonismo a la producción de contenidos en terreno, los cuales se articulan con información territorial aportada desde fuentes secundarias, considerando la producción de textos y cartografía para dar cuenta de modo integral, de la perspectiva de los cultores, así como de su relación con la información disponible sobre la región y las localidades abordadas.

Siguiendo los lineamientos del Servicio Nacional de Patrimonio Cultural, la Investigación Participativa desarrollada se desarrolló como un proceso de producción de contenidos que involucró de manera activa a los cultores en el territorio.

En resumen, en la Región de Los Lagos, la metodología para el diseño ha considerado:

- *Problematización de antecedentes del elemento PCI:*  
Revisión de investigación participativa y registros previos, disponibles en Departamento de Patrimonio Cultural Inmaterial del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural: Informe “Expediente de Postulación a Inventario del PCI de Chile del elemento Carpintería de Ribera Chilota” (Tamayo, M. 2015).  
También ha considerado la revisión bibliográfica de otras publicaciones en el tema junto con la exploración de fotografías, base de datos cartográficas sobre especies forestales, ubicación de aserraderos, caletas, rutas marítimas y terrestres.
- *Encuentros Participativos con la Comunidad Cultora:*  
Se realizaron jornadas de visibilización, actualización y análisis de factores de riesgo, amenaza y protectores, con el conjunto de cultores y cultoras que manifestaron interés de trabajo en conjunto. En la región se desarrollaron encuentros en Hualaihué y Calbuco para relevar información. Posteriormente, se organizaron encuentros de validación en los mismos sectores además de Quellón.

### 1.3.3 Breve descripción del proceso investigación:

La investigación se centró -en un principio- en sólo algunas áreas que habían sido previamente identificadas con faltas de información, entre ellas la zona sur de la comuna de Hualaihué, y las comunas de Calbuco, Quellón y Quemchi. No obstante, con el fin de tener un panorama amplio y lo más completo posible de la magnitud de la práctica, optamos por intentar identificar la mayor cantidad de cultores y/o puntos geográficos de la carpintería de ribera.

Cabe señalar que pese a ampliar la cobertura territorial, optamos por centrar capacidades en el área cultural de Chiloé, excluyendo a la Provincia de Osorno, aunque en el transcurso del trabajo de igual forma recopilamos algunos antecedentes sobre esta área.

Además de este esfuerzo de barrido en todas las costas del mar interior de Chiloé, y también sobre la base de información previa aportada principalmente por Marco Tamayo<sup>7</sup>, se buscó identificar grupos de carpinteros de ribera dispuestos a dialogar colectivamente con el Departamento de Patrimonio Cultural, en miras a proyectar un trabajo sostenido en el tiempo, que incluya el diseño y ejecución de un plan de salvaguarda.

Una vez identificados los cultores y los puntos de mayor interés, el siguiente paso consistió en contactarlos, informarlos sobre los alcances del estudio, e invitarlos a ser parte de la investigación, a través de la aplicación de una entrevista, y a ser parte del registro en la plataforma SIGPA.

La respuesta de los carpinteros de ribera contactados fue muy variada, pudiéndose identificar ciertas tendencias en cada territorio, cuestión que exponemos a continuación.

**Calbuco y Carelmapu:** El territorio de Calbuco se perfilaba de alto interés, debido a la existencia del astillero de playa Caracolito en el sector periurbano de San Rafael. En este lugar trabaja un grupo de más de 10 carpinteros de ribera, en su mayoría familiares, los que continúan una tradición constructiva iniciada en el lugar por un antiguo constructor o más bien empresario llamado Sixto Proschle, quien se había instalado en el sector, y había buscado a diferentes maestros tanto de la misma zona de Calbuco, como de la costa de Hualaihue. Así fue como llegó a Calbuco don Victor Almonacid, oriundo del sector de Mañihueico en la comuna de Hualaihue. Detrás de Victor fueron llegando sus hijos, cinco de los cuales hoy continúan trabajando aquí, junto a hijos, cuñados y sobrinos, muy cerca de donde estuvo el astillero de “Chito” Proschle, el que dejó de funcionar cuando éste enfermó y posteriormente falleció, alrededor del año 2011.

En general, los carpinteros de ribera que trabajan en el astillero de playa Caracolito se encuentran bien dispuestos a proyectar un trabajo en diálogo con el Departamento de Patrimonio Cultural Inmaterial. Por lo mismo, se mostraron en general, dispuestos a ser entrevistados y a ser parte del registro SIGPA.

El resto de los cultores identificados en la comuna de Calbuco, y dos en la localidad de Carelmapu, comuna de Maullin, accedieron a ser entrevistados, aunque algunos de ellos con escaso interés, lo que se expresa en otorgar poco tiempo para ser entrevistados. Sin embargo, a través de las 18 entrevistas realizadas, y dos actividades grupales, logramos tener una imagen bastante completa de las principales dinámicas de esta actividad.

Cabe señalar que dos de los carpinteros de ribera de la comuna de Calbuco que ya contaban con ficha SIGPA (Adrián Zúñiga y Juan Mancilla), no fueron identificados en terreno, ni tampoco fueron mencionados por sus pares en los talleres participativos. Sólo Érico Vargas fue contactado y entrevistado, aunque con una entrevista muy breve.

**Hualaihue:** La comuna de Hualaihue es reconocida como cuna de carpinteros de ribera, asociados al amplio desarrollo de la navegación en lanchas veleras, tradición viva que sólo empezó a decaer en la década de 1980. En el libro “Las Vetas de un Saber Mestizo” (Tamayo 2011), el autor aborda

---

<sup>7</sup> Quien además de desempeñarse en el momento, como encargado del departamento de PCI en la región, ha desarrollado investigaciones previas sobre carpintería de ribera, en parte plasmado en el libro “Las Vetas de un Saber Mestizo”.

principalmente los sectores de Mañihueico, La Poza y Quildaco, correspondientes a la costa norte de esta comuna. Por este motivo, se hacía necesaria una investigación más exhaustiva en el área sur de la comuna.

En esta comuna fueron identificados, preliminarmente, unos 30 carpinteros de ribera. En la etapa del contacto inicial, algunos de ellos no accedieron a ser parte de este trabajo, mientras que otros aceptaron, aunque con cierto desinterés y desconfianza. Luego, a la hora de concretar la entrevista, varios de los que habían inicialmente accedido, desistieron de participar, ya sea explícitamente o poniendo dificultades a la entrevista.

En vista de esta poca disposición generalizada en la comuna (cuyas causas se explican más adelante), optamos por entrevistar extensamente sólo a algunos de los carpinteros de ribera, mientras que al resto se le aplicaron entrevistas más breves abordando sólo aspectos clave para afinar el diagnóstico y, por ende, el futuro plan de salvaguardia.

Cabe señalar aquí que, no obstante muchas entrevistas fueron de corta duración, una gran cantidad de información de contexto había sido recogida con anterioridad por el investigador, en el marco de un proyecto de investigación sobre trayectorias de poblamiento y rutas de navegación en el mar interior de Chiloé<sup>8</sup>, por lo que ciertas preguntas dentro de la entrevista etnográfica iban enfocadas a corroborar -o a encontrar puntos de quiebre con- los hallazgos anteriores. Dentro de esta información previamente recogida, se encuentran los tópicos sobre las rutas de navegación, tipos de embarcaciones y cambios en el tiempo, tipos de mercancías, tipos de faenas extractivas, etc., tanto en el territorio de Hualaihue como en otras áreas insulares y continentales con características de aislamiento, como la península de Huequi, y la costa de la comuna de Chaiten, y los grupos insulares de Butachauques, Desertores, Quinchao, y el sur de Chiloé.

**Castro y Dalcahue:** Las localidades de San Juan (comuna de Dalcahue), Curahue, y Nercón (comuna de Castro), también son reconocidas por sus carpinteros de ribera, los cultores de esta zona ya tenían una fama de no ser proclives a entrevistas o a participar en instancias convocadas desde organismos públicos. Así, en una visita a la localidad de Curahue, nos enteramos de la existencia de una agrupación de carpinteros de ribera formada recientemente. Con ocasión de una de sus reuniones regulares, presentamos los objetivos de la investigación, pero finalmente declinaron participar. La agrupación está conformada por carpinteros de ribera de todas estas localidades, y según su presidente también habría participantes de la comuna de Quellón, cosa que no pudo ser corroborada.

**Ancud:** Aunque los carpinteros de ribera de la comuna de Ancud tuvieron buena disposición para ser entrevistados, la carpintería de ribera en la comuna parece decaída, luego que uno de los principales referentes de esta actividad, Francisco Bahamonde, falleciera repentinamente hace algunos años, mientras que Pedro Soto, otro referente local, se encuentra trabajando en un astillero de Nercón, Castro.

**Quellón:** En esta comuna los carpinteros de ribera se encuentran más activos, en general.

---

<sup>8</sup> Proyecto FONDECYT 1121204 "Geoantropología de los Imaginarios del Mar Interior de Chiloé". F. Ther.

Los carpinteros de ribera de la comuna de Quellón se habían organizado hace 4 años, sin embargo su agrupación había caído en la inactividad, a causa de un mal dirigente. No obstante, con ocasión de una actividad participativa en el marco de esta investigación, el grupo se reactivó, mostrándose dispuesto a seguir trabajando en conjunto con el Departamento de Patrimonio Cultural Inmaterial.

Paralelamente a la etapa de entrevistas, se realizaron talleres de cartografía participativa en dos localidades de la comuna de Hualaihue, y en la ciudad de Calbuco. En estos talleres se corroboraron las percepciones sobre problemas y necesidades de los carpinteros de ribera, así como también se levantó información valiosa sobre la dimensión espacial de la actividad.

Por último, en la última etapa del estudio, se realizaron tres talleres de validación de los resultados del estudio, donde también se levantó información para el diseño del plan de salvaguardia. Como resultado de todo el proceso, podemos afirmar que las áreas de Hualaihue, Calbuco y Quellón resultaron fortalecidas en cuanto a la acción colectiva de los carpinteros de ribera, ya que en Hualaihue, a pesar de una baja participación en estas instancias, se generó un grupo pequeño de cultores que están en buena sintonía con la mirada de salvaguardia que se logró en los otros dos territorios. Por otra parte, en las otras comunas, hay carpinteros de ribera que están interesados en los resultados de esta investigación y en un futuro plan de salvaguardia.

#### 1.3.4 Técnicas y herramientas de análisis de información.

El procesamiento de la información se ha realizado en apego al abordaje cualitativo desarrollado, extractando de las entrevistas, observación directa y trabajo de campo en su globalidad, información para el conjunto de variables en torno a las que se diseñó la investigación respondiendo al estudio solicitado, no obstante, también fueron las entrevistas las principales fuentes de información para el levantamiento de información geoespacial y creación de cartografías.

Respecto del **análisis**, la información se organizó teniendo considerando los siguientes ejes:

- i) Procesos y mecanismos de transmisión cultural
- ii) Paisaje y materialidad
- iii) Problemáticas y proyección de continuidad.

#### 1.4 Equipo de Trabajo

El equipo esta compuesto por un equipo multidisciplinario de las áreas: Arqueología, Historia, Geografía, Ciencias Navales y Antropología. El profesional responsable del estudio en Los Lagos es el Antropólogo David Núñez, mientras que la coordinación general se encuentra en Valdivia, en la Dirección de Vinculación con el Medio de la Universidad Austral de Chile.

El equipo de coordinación y ejecución en terreno es conformado por profesionales de las Ciencias Sociales, quienes cumplen funciones de gestión y coordinación del convenio, ejecución de las actividades de terreno y elaboración de los informes relacionados, sumando en el caso de los

profesionales al alero de la Universidad Austral de Chile, el desarrollo de los productos de extensión y diseño de programas de formación.

A continuación, el detalle de los integrantes y las etapas, productos e insumos relacionados con su participación.

**Tabla 2:** Equipo técnico y profesional participante de estudio

INVESTIGACIÓN PARTICIPATIVA Y PLAN DE SALVAGUARDA	EQUIPO	ÁREA DISCIPLINARIA
INVESTIGACIÓN PARTICIPATIVA SOBRE CARPINTERÍA DE RIBERA DE MAGALLANES	DAVID NÚÑEZ MARCELA GONZÁLEZ RÍOS FRANCISCA POBLETE BENNER	ANTROPOLOGÍA
ANTECEDENTES GEOGRAFÍA Y CARTOGRAFÍA PARTICIPATIVA	PATRICIO CONTRERAS	GEÓGRAFÍA
CARTOGRAFÍA	ALDO FARÍAS	ESPECIALISTA EN SISTEMAS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA Y CARTOGRAFÍA.
PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL	RODRIGO JARA	REALIZADOR AUDIOVISUAL.
<b>PARTICIPACIÓN DE ESPECIALISTAS</b>		
CARPINTERÍA DE RIBERA DESDE LAS CIENCIAS NAVALES.	RICHARD LUCO CLAUDIO TRONCOSO	INGENIERO NAVAL, FACULTAD DE INGENIERÍA UACH
EL LUGAR DE LA NAVEGACIÓN EN LOS PROCESOS HISTÓRICOS DE CHILE AUSTRAL.	ALBERTO HARAMBOUR	HISTORIADOR, INSTITUTO DE HISTORIA Y CIENCIAS SOCIALES, UACH
TRADICIONES PESQUERAS Y DE NAVEGACIÓN EN LA REGIÓN DE AYSÉN.	GONZALO SAAVEDRA	ANTROPÓLOGO, INSTITUTO DE ESTUDIOS ANTROPOLÓGICOS
EMBARCACIONES PREHISPANICAS EN EL SUR DE CHILE.	LEONOR ADÁN	ARQUEÓLOGA E HISTORIADORA, DIRECCIÓN DE VINCULACIÓN CON EL MEDIO – UACH.
<b>GESTIÓN TÉCNICA E INSTITUCIONAL</b>		
CONTRAPARTE INSTITUCIONAL	LEONOR ADÁN	ARQUEÓLOGA, DIRECCIÓN DE VINCULACIÓN CON EL MEDIO - UACH
COORDINACIÓN GENERAL	MARCELA GONZÁLEZ	ANTROPÓLOGA, UNIDAD DE ESTUDIOS Y AUDIENCIAS, D. VINCULACIÓN CON EL MEDIO - UACH.
ADMINISTRACIÓN FINANCIERA	KATHERINE BARRIGA FELIPE GNZÁLEZ	PROFESIONAL OFICINA DE GESTION DE PROYECTOS INSTITUCIONALES – UACH.
APOYO GESTIÓN FINANCIERA	CARMEN GONZALEZ	SECRETARIA, DIRECCIÓN DE VINCULACIÓN CON EL MEDIO – UACH.
<b>APOYOS TÉCNICOS</b>		
TRANSCRIPCIÓN DE ENTREVISTAS	CARLA MELLA DANIELA FIGUEROA CLAUDIO YUNGE LUIS CARTES	INSTITUTO DE HISTORIA Y CIENCIAS SOCIALES, UACH.
BASE DE DATOS CARTOGRAFÍA	SAMUEL BUSTOS	ESCUELA DE GEOGRAFÍA, UACH
ACTIVIDADES DE EXTENSIÓN	VÍCTOR GODOI ÁNGELA NAVARRETE VIVIANA PAREDES ANTOINE LEURIDAN	DIRECCIÓN DE VINCULACIÓN CON EL MEDIO. UACH. RELACIONES PÚBLICAS, UACH.

## 1.5 PLAZO DE EJECUCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Noviembre 2018 y Julio 2019.

## 2 Contexto en el que se desarrolla la carpintería de Ribera

### 2.1 Contexto Geofísico

El contexto geográfico de la Región ha sido definido en base al Plan Regional de Ordenamiento Territorial (2013), desarrollado por el Gobierno Regional. Este territorio se caracteriza por una geografía muy variada marcada principalmente por la expresión de tres macroformas. Al este, siguiendo el límite con Argentina se encuentra la Cordillera de Los Andes, fuertemente erosionada por los glaciares y ríos en el periodo del holoceno, presentando también un importante número de volcanes que configuran las mayores alturas del territorio, donde sobresalen el Volcán Puyehue, Puntagudo, Osorno, Corcovado y Michimahuida. Hacia el centro de la región se encuentra la depresión intermedia, apreciable desde San Pablo desde el límite norte; hacia el sur esta adquiere gran amplitud desde los 41° de latitud. Al sur de Puerto Montt, la depresión se hunde en el mar para reaparecer en la parte oriental de la isla grande de Chiloé. La tercer macroforma presente es La Cordillera de la Costa, cuya expresión es cortada por el río Bueno, teniendo mayor presencia entre San Juan de la Costa y la comuna de Río Negro, donde alcanza alturas cercanas a los 600 metros. Esta, se hunde en el canal de Chacao y reaparece en el occidente del Archipiélago de Chiloé. El Clima que corresponde a la región tiene características homogéneas a lo largo del territorio, es dominado por las lluvias sin presentar periodo seco. De forma principal hasta puerto Montt se extiende un clima templado lluvioso, y hacia el sur de este se desarrolla el clima marítimo lluvioso. Las lluvias son más intensas en invierno, donde varían entre los 2.000 y 3.000 mm anuales. Estas variaciones se dan por efecto del relieve al igual que la temperatura, siendo esta segunda regulada por el efecto del mar y los lagos, bajando también por efecto de la latitud y la altura. En cuanto a su hidrografía, existe una gran cantidad de ríos que drenan esta región, los que son alimentados por los deshielos y las altas precipitaciones presentes. En esta extensa red hídrica destaca la cuenca del río Bueno compartida con la Región de los Ríos, la cual recibe las aguas de distintos lagos y ríos de expresión cordillerana de la región. También se encuentra la cuenca del río Maullín y hacia el sur en la “patagonia verde”, ubicada al extremo sur de la región, están presentes los ríos Yelcho y Palena. Los lagos predominantes que marcan y regulan las cuencas de la región son el Puyehue, Rupanco, Todos los Santos y Llanquihue. La biogeografía del territorio está dominada por el bosque templado lluvioso y la Selva Valdiviana. Esta presenta bosques densos en árboles que pueden alcanzar hasta los 40 metros junto a un sotobosque es muy tupido, con abundantes helechos musgos y líquenes. Las especies más representativas del bosque son el Roble, Alerce, Coihue, Ulmo, Tapa, Mañío, Laurel, Canelo, Raulí, Ciprés de las Guaitecas y Avellano. Existen matorrales dentro y fuera de los bosques, como Copihues, Frutillas silvestres, Chilcos y otros. La fauna de la Región de los Lagos está caracterizada por la gran proliferación de especies que se encuentran disgregadas. Entre las especies más representativas y comunes se encuentra el Puma, habitante de zonas boscosas en la cordillera, la Rata Arborea residente cercano a humedales, el Zorro Chilote especie nativa del sur del país, el Monito de Monte único marsupial en el territorio chileno, el Pudú, el Huillín o nutria de agua, el Huemul y distintas especies de aves.

## 2.2 Contexto Geopolítico

La Región de Los Lagos posee una superficie de 48.583 km<sup>2</sup> correspondiente a un 6,4% del territorio nacional, (Biblioteca del Congreso Nacional, 2018). Su código de Región en base al sistema de codificación único territorial es el 10, (Sistema Nacional de Información Municipal , 2010). Limita al norte con la Región de los Ríos, al Sur con la Región de Aysén y al Este con la República Argentina. Está conformado por cuatro provincias; Osorno, Llanquihue, Chiloé y Palena, y de un total de 30 comunas. Las capitales provinciales son Osorno, Puerto Montt, Castro y Chaiten, respectivamente. Su capital regional corresponde a la ciudad de Puerto Montt.

## 2.3 Contexto Cultural del Área de Estudio

El estudio aborda el espacio territorial y marítimo de Chiloé, en la Región de Los Lagos, que comprende el archipiélago del mismo nombre, y la costa del mar interior entre el Reloncaví y el Golfo de Corcovado. Comprende las costas de las provincias de Llanquihue, Chiloé, y Palena. Se trata de un territorio históricamente ligado a la navegación, ya que una de sus principales características geográficas, es la existencia de un mar interior con más de cinco mil kilómetros de costa<sup>9</sup>, y más de 40 islas habitadas.

Histórica y culturalmente, todo el territorio estudiado es parte del área cultural de Chiloé, ya que con este nombre fue conocido el enclave colonial español, presente ininterrumpidamente desde 1567 con la fundación de la ciudad de Castro. Otros centros importantes de ocupación española en la época colonial, fueron Calbuco, Chacao, y más tarde San Carlos de Ancud.

Hasta hace unos 50 años atrás, la mayor parte de los lugares poblados en las costas de estas tres provincias, tenían conectividad esencialmente marítima. Si a ello le sumamos que durante el siglo XX la actividad de la pesca y buceo fueron de enorme importancia, se entiende el porqué del amplio desarrollo de la carpintería de ribera.

Chiloé como área cultural y centro administrativo fue, durante la época colonial e inicios de la era republicana, el punto de partida de todas las expediciones que exploraron y finalmente poblaron la Patagonia occidental, siendo la toma de posesión del estrecho de Magallanes por parte de la goleta Ancud, un hito cultural identitario en toda la Patagonia chilena.

Yendo más atrás aún, los pueblos originarios que poblaron toda esta zona fueron pueblos navegantes, con una adaptación marítima de al menos 5000 años en el área norte (Chiloé) y más de 6000 años en el área sur (cabo de hornos). Para el siglo XX y hasta la actualidad, Ther (2012) propone la existencia de cinco áreas geoculturales marítimas para el mar interior de Chiloé (figura n°1). Éstas, constituyen unidades geográficas que comparten ciertas características históricas en común, pero por sobre todo, un sistema interno de relaciones, de tipo comercial, de parentesco, y de uso compartido del territorio.

---

<sup>9</sup> Es la cifra que resulta de medir el contorno de toda la costa continental e insular de las provincias de Chiloé, Llanquihue y Palena.

### ÁREAS GEO-CULTURALES MARINAS MAR INTERIOR DE CHILOÉ (AGCM)

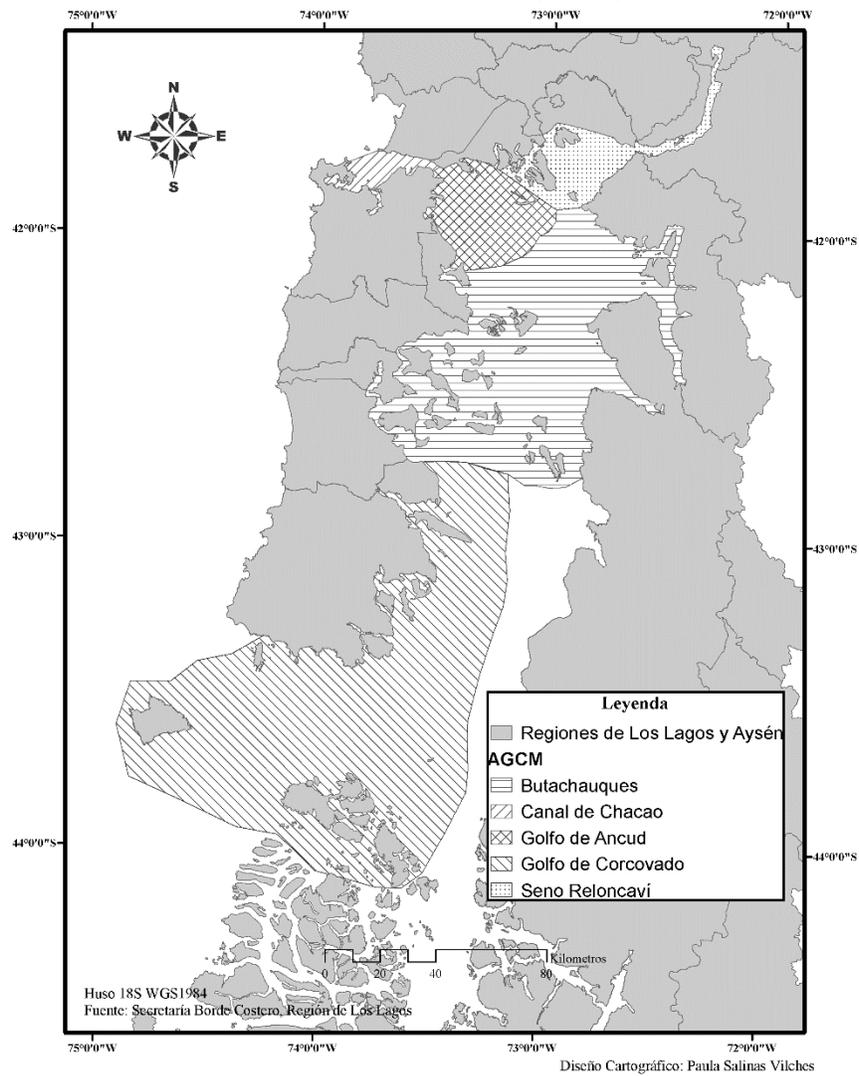


Figura n°1 Áreas geoculturales marítimas del mar interior de Chiloé. En Ther (2012).

## 2.4 Datos sociodemográficos del territorio

En base a los resultados del Censo de población y vivienda del 2017 (Instituto Nacional de Estadísticas, 2017), la región cuenta con 828.708 habitantes, de los cuales 409.400 corresponden a hombres y 419.308 a mujeres. Un 76,3% de la población reside en áreas urbanas mientras que un 26,4% en zonas rurales. Un 27,6% declara pertenecer a un pueblo originario, predominando el Mapuche con un 96,5 % de los casos. La edad promedio de la población es de 35,8 años y un 57% de esta declara trabajar, los rubros económicos con mayor número de ocupados corresponden a Comercio al por mayor y menor con 14,8%, seguido por Agricultura y Ganadería (11,3%) y Transporte y almacenamiento. (7,1%) (Instituto Nacional de Estadísticas, 2017)

La ciudad de Puerto Montt corresponde a la capital regional, mientras que Osorno, Puerto Varas, Castro y Ancud se configura n como los principales centros poblados.

La región de Los Lagos está compuesta por cuatro provincias, Osorno, Llanquihue, Chiloé, y Palena, las últimas tres consideradas dentro de este estudio. La siguiente es la distribución de la población en las provincias estudiadas:

Provincia	Población
Llanquihue	408.052
Chiloé	168.185
Palena	18.349

Las comunas costeras de estas tres provincias<sup>10</sup>, en tanto, presentan la siguiente población<sup>11</sup>:

Provincia	Comuna	Población	Porcentaje de población perteneciente a pueblos originarios
Llanquihue	Mauilin	14.216	22%
	Calbuco	33.985	31%
	Puerto Montt	245.902	22%
	Cochamó	4.023	16%
Chiloé	Ancud	38.991	29%
	Quemchi	8.352	39%
	Dalkahue	13.762	29%
	Curaco de Vélez	3.829	31%
	Quinchao	8.088	51%
	Castro	43.807	29%
	Chonchi	14.858	40%
	Puqueldon	3.921	32%
Queilen	5.385	52%	

<sup>10</sup> Se exceptúan las comunas de Fresia y Los Muermos en la provincia de Llanquihue, ya que aun siendo costeras, no forman parte del área cultural estudiada.

<sup>11</sup> Datos tomados de Censo 2017: disponible en <http://resultados.censo2017.cl/Region?R=R10>. Consultado por última vez el 12 de mayo de 2019.

	Quellón	27.192	49%
Palena	Hualaihue	8.944	35%
	Chaiten	5.071	27%
<b>TOTAL</b>		<b>480.326</b>	<b>33,38%</b>

## 2.5 Datos sobre infraestructura y equipamiento social y cultural del territorio.

### 2.5.1 Subdimensión: Salud

En materia de salud, existen dos obras emblemáticas: El hospital de Puerto Montt, de carácter regional con cobertura para 500 mil personas y el Hospital Base de Osorno con infraestructura apta para 165 mil habitantes. Además de los Hospitales de Llanquihue, Fresia, Frutillar, Calbuco, Maullín, Palena, Futaleufú, Castro, Ancud, Achao, Quellón y Queilén. Cuenta con una red de 30 Centros de Salud Familiar y 192 Postas de Salud Rural. (Ministerio de Salud, Gobierno de Chile)

### 2.5.2 Subdimensión: Educación

La red educacional cuenta con 511 establecimientos (Subsecretaría de Telecomunicaciones, Gobierno de Chile, 2018). La oferta de educación superior se ve representada por 2 establecimientos pertenecientes al Consejo de Rectores de las Universidades Chilenas, 2 establecimientos educacionales privados y 4 institutos profesionales de formación Técnica, la mayoría de estos se localizan en las ciudades de Puerto Montt y Osorno. (Consejo Nacional de Educación, 2017)

### 2.5.3 Subdimensión: Conectividad

La Ruta 5 Sur es la vía de mayor relevancia en la región, ya que esta conecta al territorio regional con el resto del país. En su extensión longitudinal, es también una vía de conexión intrarregional, si bien se ve interrumpida por el canal de Chacao, une los poblados de Osorno, Ancud, Castro y Quellón. De igual manera, en la ciudad de Puerto Montt se da inicio a la Ruta7 Carretera Austral, la cual conecta de forma longitudinal a la provincia de Palena con las Regiones de Aysén y Magallanes. Además, presenta una serie de caminos transversales que conectan a las pequeñas localidades con la ruta principal, se estima en el año 2010 que en materia de infraestructura vial la Región de Los Lagos considera un total de 7,437 km, de los cuales un 78,3% corresponden a caminos de ripio y tierra, 19% a caminos pavimentados y un 2,8% de caminos con soluciones básicas. (Ministerio de Obras Públicas, Gobierno de Chile, 2010).

En el mismo sentido, existen 4 pasos fronterizos habilitados en la región; Cardenal Samoré (ruta 215-CH), Peulla (ruta 225-CH), Futaleufú y Lago Verde, los cuales cuentan con sus respectivas aduanas.

Con respecto al ámbito marítimo, lacustre y fluvial de la Región, se estima al año la existencia de 26 naves mayores para el traslado de pasajeros y de carga vehicular y 190 naves menores con funciones de transporte de pasajeros. De los cuales, 70 de los servicios son subsidiados por el MTT bajo el programa de Zonas Aisladas, la mayoría estos implementados en las provincias de Chiloé y Palena. (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, s.f.) Además, existe una oferta dos puertos multipropósitos en la región de los Lagos, ubicados en Puerto Montt y Calbuco. (Ministerio de obras públicas, 2009)

La región de Los Lagos cuenta con el Aeropuerto El Tepual ubicado en la comuna de Puerto Montt, el cual es parte de la Red Primaria de Aeropuertos del país. En un segundo plano, con los aeródromos Cañal Bajo Carlos Hott Siebert y Mocopulli, pertenecientes a la Red Secundaria de Aeródromos Nacionales. (Ministerio de Obras públicas)

La Región de Los Lagos presenta 140 infraestructuras de uso cultural, de las cuales 62 corresponden a Bibliotecas y Centros culturales, 15 museos y 8 teatros, sumado a 47 Otros Espacios con uso cultural. La mayoría de estos Establecimientos están concentrados en las provincias de Llanquihue y Chiloé. (Consejo Nacional de la Cultura y las Artes., 2015)

## 2.6 Riesgos naturales y antrópicos en el territorio.

### 2.6.1 Subdimensión: Amenazas naturales y vulnerabilidad frente a riesgos naturales y antrópicos

El Plan Regional de Ordenamiento Territorial 2013 identifica y señala en el territorio evidentes amenazas: En amenaza sísmica se reconocen como fuentes fenómenos de intraplaca y eventos corticales que pueden afectar todo el territorio regional. El porcentaje de peligro sísmico fluctúa entre 2% y 10% para sismos entre 7.0 y 7.5 en un periodo de retorno de 50 años. Así también, dado a la extensa línea de la costa y las condiciones anteriormente señaladas, se establece en toda la región la cota 30m como área afectada por maremotos y Tsunamis. La amenaza volcánica tiene importante presencia en la región dado que encuentra dentro de la zona volcánica sur, con distintos centros eruptivos activos asociados al sistema de Falla Liquiñe-Ofqui, ubicada al menos en el 20% del territorio regional, lo que implica un peligro para los asentamientos humanos localizados cerca de los volcanes Por otro lado, la amenaza por remoción en masa en la región se encuentra asociada a altas pendientes en laderas en todo el territorio, que generan una mayor exposición a peligro. En Chiloé gran parte de la zona litoral está formada por rocas de comportamiento inestable. Hacia el Llanquihue el clima y la erosión condicionan laderas propensas a la ocurrencia de estos fenómenos, siendo particularmente proclives las riberas del Seno del Reloncavi, el Lago Llanquihue, los escarpes del río Maullín y Chamiza. Hacia Osorno, este peligro se encuentra asociado a los ríos mayores como el Rahue, Pilmaiquén y Bueno debido a condiciones litológicas. En Palena, este riesgo es presente en toda la Provincia dado a sus pronunciadas laderas de origen glacial. En amenaza por inundación son susceptibles los principales causes de la región por desborde y acumulación superficial de agua. Muchas zonas de la región presentan déficit hídrico desde leve a severo haciendo presente la amenaza por sequía. Son el Archipiélago de Chiloé y el interior de la Cordillera de la Costa los territorios más condicionados a

la disponibilidad de agua. Finalmente, la amenaza por acciones antrópicas esta principalmente relacionado al desarrollo de incendios forestales, dado la presencia de combustible vegetal de alto peligro como el matorral Quila en estado seco.

## 3 Registro y caracterización de los cultores asociados al elemento

### 3.1 Identificación de cultores/as

Durante el periodo de estudio, se identificó la existencia de al menos 133 cultores del oficio, con una ubicación conocida. Sin embargo, este número sin duda aumentaría con un estudio más exhaustivo o con la cooperación de los demás cultores, ya que muchos de estos 133 no estaban previamente identificados, y fueron descubiertos por casualidad o por datos de los carpinteros entrevistados. Por otra parte, en un estadio preliminar de este estudio, se había llegado al número de 100 o más carpinteros identificados. Sin embargo, al contrastar esta información en terreno, resultó que algunos de ellos se habían trasladado de región, o bien ya no ejercen por su edad avanzada, algunos habían fallecido.

Los carpinteros de ribera se distribuyen por gran parte de la costa y de las comunas incluidas en el estudio; sin embargo, existen concentraciones significativas en tres comunas: Calbuco con 26 cultores, Quellón con 35, y Hualaihué con 42. Esta situación se asocia a que estas localidades han sido centros importantes en el desarrollo y comercialización de la pesca artesanal, contaron tempranamente con industrias conserveras que compraban el producto del buceo, y presentan importantes flotas de pesca en la actualidad.

El territorio de la comuna de Hualaihué presenta además algunas características especiales. En Hualaihue se identificaron 42 cultores, la mayoría de ellos independientes, mientras que en el número de Quellón se incluyen, por petición expresa de los cultores locales, a carpinteros que trabajan como ayudantes. Pero además, varios de los carpinteros de ribera que hoy están en Calbuco fueron originarios de Hualaihue. La costa de Hualaihue hasta hace pocos años presentaba una situación de aislamiento en cuanto a conectividad terrestre, lo que motivó un alto desarrollo de la navegación, tanto como en cualquier isla del mar interior. Sin embargo, a diferencia de las islas, los habitantes de “la cordillera” (como se le llama a la costa continental), desarrollaron históricamente una actividad económica basada fuertemente en el comercio, a diferencia de las islas que estaban, comparativamente y en un continuum, más cercanas a la autosubsistencia. La mercancía que desde la costa de Hualaihue se llevaba a los centros poblados de Puerto Montt, Calbuco o Chiloé, incluía especies voluminosas: leña, madera aserrada, y estacas de ciprés, además del marisco y pescado secos como productos comunes a todo el mar interior. Por ello el desarrollo de embarcaciones relativamente grandes, especialmente la lancha velera característica de esta zona, resultó en una necesidad ineludible, sumado a la complejidad de cruzar el golfo de Ancud, amplia extensión de mar que presenta condiciones difíciles de navegación con todos los vientos.

En las comunas de Castro y Ancud, fueron identificados 6 y 7 cultores respectivamente, y en el resto de las comunas alrededor de dos o tres cultores por comuna. Del total de 133 cultores, fueron entrevistados 54 (56%).

Los restantes no fueron entrevistados por distintos motivos. Un grupo importante no accedió a colaborar con la investigación, esto ocurrió parcialmente en las comunas de Hualaihue y totalmente en la comuna de Castro.

Un número menor sí manifestó la voluntad de participar, pero finalmente no estuvieron disponibles para la entrevista, o no pudieron ser entrevistados por razones de fuerza mayor, generalmente viajes fuera de la región, o porque resultó imposible ubicarlos oportunamente. Un grupo no menor, de 40 cultores, sólo fueron validados o identificados durante los talleres de validación realizados al final del proceso.

También hubo cultores que no pudieron ser visitados ni contactados de otra manera, por motivos logísticos. Finalmente 9 cultores fueron identificados como NN, la mayoría hacia el final de la investigación, dado que no que sus astilleros fueron mapeados al ser avistados de forma casual (generalmente durante la navegación por el mar interior), o por datos fidedignos entregados por pescadores u otros carpinteros de ribera.

Para definir quiénes son considerados como carpinteros de ribera, se sondeó en la opinión de los carpinteros de ribera de mayor prestigio en cada territorio, primero en el proceso de primer contacto y entrevistas, y luego en la etapa de validación. En la primera etapa, es decir al abordar el tema de manera individual, hubo consenso casi unánime en cuanto a que los carpinteros de ribera son los *maestros* que dirigen o se hacen cargo de la construcción de una embarcación, pero que además ponen manos a la obra directamente. Es decir, no se valida como carpinteros de ribera a algunos que, entendiendo del oficio, reciben trabajos y coordinan su ejecución, pero sin trabajar directamente en la construcción. Muchos de los consultados tampoco consideraron como carpinteros de ribera a aquellos que sólo realizan reparaciones de embarcaciones, sin haber nunca construido una de principio a fin.

Luego, en la etapa de validación, al presentar esta definición de límite entre quienes son y no son carpinteros de ribera, todos validaron el criterio de que el carpintero de ribera debe trabajar con sus propias manos en la obra, pero en cambio con lo propuesto, consideraron que los que reparan embarcaciones también son carpinteros de ribera, aunque nunca hayan construido una embarcación de principio a fin. Aún más, varios afirmaron que reparar una embarcación es más difícil aun, que construirla desde el primer palo.

Luego, al preguntar por los ayudantes, hubo consenso en que éstos también deben ser considerados carpinteros de ribera, dado que son aprendices que en cualquier momento podrán lanzarse solos a construir embarcaciones. Esto resulta especialmente válido para los jóvenes que demuestran tener “cabeza” (inteligencia) para ser potenciales continuadores del oficio.

En el taller de validación realizado en Quellón, los cultores señalaron que incluso todas las personas que trabajan en la construcción de una embarcación<sup>12</sup> son parte del gremio de los carpinteros de ribera. Esto incluiría a aquellos que son siempre ayudantes, y a los estopadores, que es una labor muy específica.

Los carpinteros de ribera son llamados, también, *maestros de ribera* o *maestros de marina*, ya que en el lenguaje tradicional de Chiloé se le llama *marina* a la costa del mar. Sin embargo, ellos mismos ya adoptaron el nombre de carpinteros de ribera como propio, y es el que prefieren para identificarse como grupo de cultores.

---

<sup>12</sup> Se subentiende que es respecto a la construcción en madera, no a los accesorios de metal y fibra de vidrio que generalmente son encargados a maestros externos.

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

**Don Juan Faúndez, carpintero de ribera de Punta Poe, comuna de Hualaihue.**

Cuadro N°1: Carpinteros de ribera de la comuna de Calbuco

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E - RP	Erico Vargas		Isla Quihua
2	E	Estanislao Zúñiga		El Rosario
3	E	Gabriel Almonacid		San Rafael / Caracolito
4	E	Guillermo Almonacid		San Rafael / Caracolito
5	E	José Hugo Almonacid		San Rafael / Caracolito
6	E	José Marín		Llaco Bajo
7	E	José Miguel Almonacid		El Rosario
8	E	José Santiago Oyarzo		San Rafael / Caracolito
9	E	Miguel Almonacid		San Rafael / Caracolito
10	E	Luis Almonacid		El Rosario
11	E	Pablo Zúñiga		Calbuco
12	E	Rodolfo Uribe		El Rosario
13	E	Sebastian Huirimilla		San Rafael / Caracolito
14	E	Sergio Almonacid		San Rafael / Caracolito
15	E	Luis Arcadio Zúñiga		Isla Guar
16	E	Hugo Almonacid		San Rafael / Caracolito
17	E	Victor Segundo Almonacid		San Rafael / Caracolito
18	NR	Exequiel Velázquez		Punta Quihua
19	NR	NN Almonacid		Poza Puroo
20	NR	Cristopher Almonacid		San Rafael / Caracolito
21	NR	Jonathan Almonacid		San Rafael / Caracolito
22	NR	Franco Danilo Díaz		San Rafael / Caracolito
23	NR	John Maicol Almonacid		San Rafael / Caracolito
24	NR	César Vargas		San Rafael / Caracolito
25	NR	Adrian Zúñiga Mansilla		s/i
26	NR	Juan Nestor Mancilla Velazquez		s/i

Cuadro N° 2. Carpinteros de ribera de la comuna de Hualaihue.

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E	Jaime Gallardo		Mañihueico
2	E	Ricardo Vargas		La Poza
3	E	Ronbinson Oyarzo		La Poza
4	E	Marcelo Hauffmann		Quildaco Bajo

5	E	José Rafael Uribe	Quildaco Bajo
6	E	Héctor Uribe	Quildaco Bajo
7	E	Eleaser Ojeda	Tentelhue
8	E	Benigno Marín	Punta Huron
9	E	Juan Faúndez	Punta Poe
10	E	Luis Orlando Soto	Cheñue
11	E	Juan Ángel Ruiz	Hualaihue Estero
12	E	José Gastón Uribe	Pichicolo
13	E	Nelson Asenjo	Hornopiren
14	E	Guido Gonzalez	Hornopiren
15	RP - THV	José Percio Mautor (Pepe Mautor)	Mañihueico
16	RP - THV	José Artemio Soto	Mañihueico
17	NR	Victor Ricardo Vargas Almonacid	La Poza
18	NR	Pedro Almonacid	La Poza
19	NR	José Mautor	Contao
20	NR	Ruben Uribe	La Poza
21	NR	Rigo Uribe	La Poza
22	NR	Jorge Gutierrez y Omar Gutierrez.	La Poza
23	NR	Jacinto Mansilla	La Poza
24	NR	Luis Mansilla	La Poza
25	NR	José Mansilla	La Poza
26		Juan Mansilla	La Poza
27	NR	Manuel Uribe	Quildaco Bajo
28	NR	Sixto Hauffmann	Quildaco Bajo
29	NR	Rolando Velazquez	Entrada Estero Muy
30	NR	Sr. Barría, Restaurant El Velerito	Tentelhue
31	NR	Alejandro Vargas	Quildaco Muy
32	NR	Familia Zúñiga	Isla de Aulen
33	NR	José Ojeda Mansilla	Punta Nao
34	NR	Marcos Almonacid	Rolecha
35	NR	Lizardo Gonzalez	El Manzano
36	NR	José Miguel Gonzales	El Manzano
37	NR	Juan Hauffmann	Contao
38	NR	Diógenes Andrade	Puente Muy
39	NR	Juan Almonacid	Puelche
40	NR	Juan Bautista Oyarzo Vargas	La Poza
41	NR	Francisco Vargas Hauffmann	La Poza
42	NR	Celso González	Muy

Cuadro N° 3. Carpinteros de ribera de la comuna de Ancud

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E	Ernesto Guerrero		Manao
2	E	Luis Cárdenas		Ancud / Pudeto
3	E	Francisco Huineo		Ancud / Pudeto
4	E	Rodrigo Paidanca		Ancud / Lamecura
5	E	Manuel Vargas		Ancud / Pudeto
6	NR	René Reyes		Ancud / Pudeto
7	NR	Pedro Soto		Ancud

Cuadro N° 4. Carpinteros de ribera de la comuna de Puerto Montt

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E	Segundo Arturo Vargas		Puerto Montt / Tenglo Bajo
2	NR	Hector Villarroel		Isla Tenglo / Punta Tenglo

Cuadro N° 5. Carpinteros de ribera de la comuna de Quellón.

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E	Adalio España		Quellón
2	E	Alberto Saldivia		Cheter
3	E	Ariel Quevedo		San Antonio
4	E	Bernardino Borquez		Oqueldan
5	E	Bernardo Díaz		Quellón
6	E	Domingo Contreras		Cheter
7	E	José Ambrosio Aguilar		Quellón
8	E	Mario Saldivia		Cheter
9	E	Omar Hernández Tabie		Quellón Viejo
10	E	Raúl Villegas		Chaiguao
11	NR	Mario Triviño		Quellón

12	NR	Baldomero Almonacid		Quellón
13	NR	Juan Vargas		Quellón
14	NR	Segundo Penoi		Quellón
15	NR	Hugo Barquero		Quellón
16	NR	Nicolás Aguilar		Quellón
17	NR	Leonel Quisel		Quellón
18	NR	Juan Barahona		Quellón
19	NR	Juan Millachini		Quellón
20	NR	Jorge Andrade		Quellón
21	NR	Cristian Hauffman Aguilar		Quellón
22	NR	Ricardo Panicheo		Quellón
23	NR	Ruben Chiguay		Quellón
24	NR	Miguel Muñoz		Yaldad
25	NR	Benjamin Vera Huenten		Laitec
26	NR	Arturo Vera Lepío		Laitec
27	NR	Juan Carlos Soto Low		Laitec
28	NR	Erwin Low Low		Laitec
29	NR	Julio Álvarez		Quellón
30	NR	Rosa Érica Vélazquez		Quellón Viejo
31	NR	Luis Guerrero		Quellón
32	NR	Erwin		Quellón
33	NR	Vicente Andrade Pérez		Laitec
34	NR	Orlando Colivoro		Quellón
35	NR	Ferando Rebhein		Auchac

Cuadro N° 6. Carpinteros de ribera de la comuna de Quinchao

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E	Ramiro Millalonco		Isla Apiao / Metahue
2	NR	Juan Millalonco		Isla Apiao / Metahue
3	NR	Francisco Colin		Isla Apiao / Huechapiao
4	NR	NN		Isla Chaulinec / Capilla Antigua

Cuadro N° 7 Carpinteros de ribera de la comuna de Castro

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E	Elson González		Castro / Río Gamboa
2	NR	Pedro Peranchiguay		Nercon
3	NR	David Pacheco		Nercon
4	NR	José y Pablo Pacheco		Nercon
5	NR	NN		Curahue
6	NR	NN		Curahue

Cuadro N° 8. Carpinteros de ribera de la comuna de Queilen

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E	José Nicanor Vera		Queilen
2	NR	NN Santana		Isla Tranqui / San José

Cuadro N° 9. Carpinteros de ribera de la comuna de Dalcahue

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	RP	Daniel Barría		San Juan
2	RP	José Ojeda		San Juan
3	NR	Héctor Bahamonde		San Juan

Cuadro N° 10. Carpinteros de ribera de la comuna de Chonchi

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E	César Bahamonde		Rauco
2	E	José Colivoro		Quinched

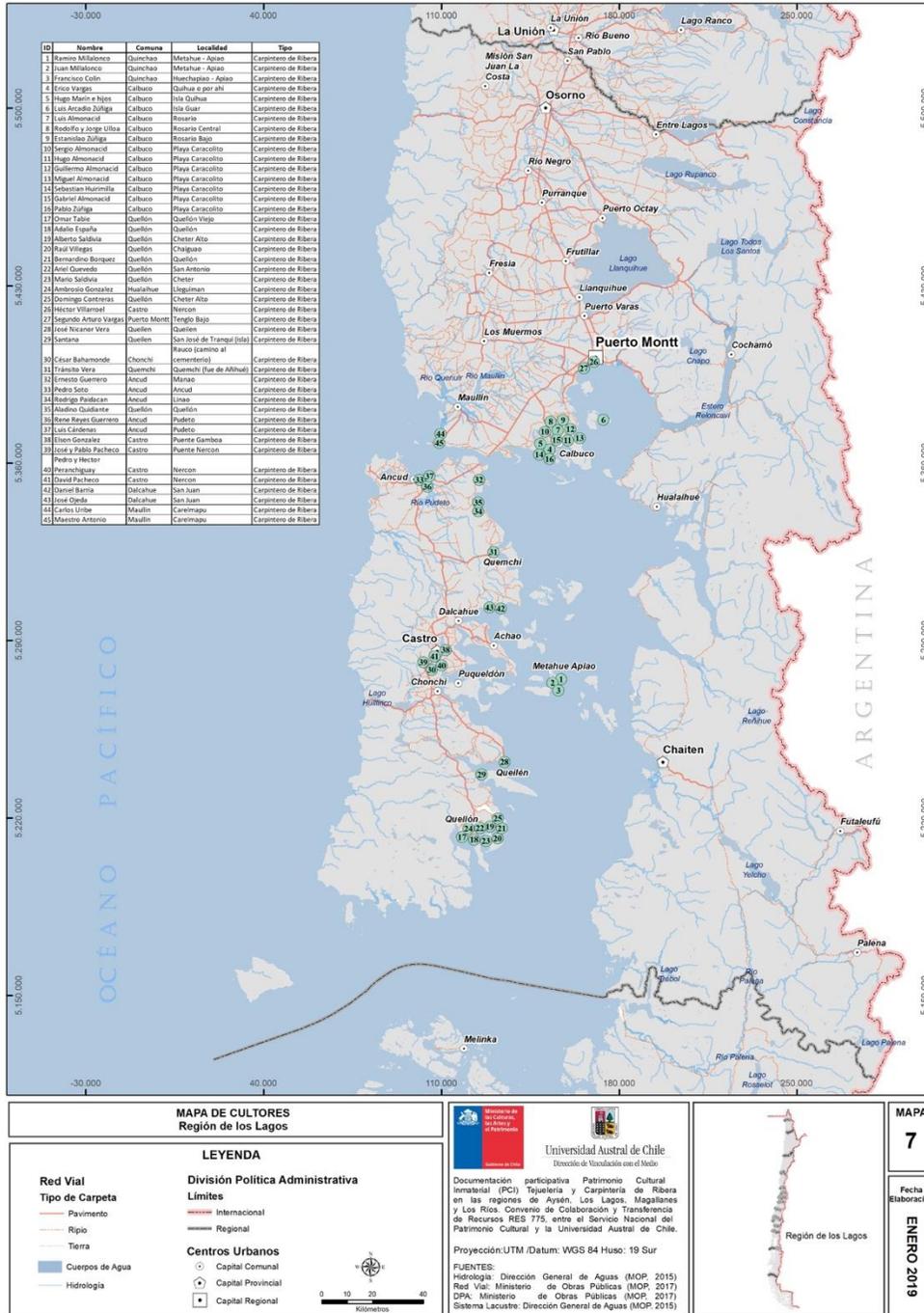
Cuadro N° 11. Carpinteros de ribera de la comuna de Quemchi

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	NR	José Triviño		Isla Caucahue / Morro Lobo
2	NR	NN		Isla Mechuque
3	NR	NN		Colo - Montemar / al fondo del estero de Colo
4	NR	NN		Isla Butachauque / Estero

Cuadro N° 12 Carpinteros de ribera de la comuna de Maullin

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E	Juvenal Almonacid		Carelmapu
2	E	Carlos Uribe		Carelmapu

Fig. N°1. Mapa de Cultores Carpinteros de Ribera identificados Región de Los Lagos  
(No actualizado. Datos corresponden a Febrero 2019.)



## 3.2 Caracterización de cultores/as

### 3.2.1 Caracterización sociodemográfica

En el marco de este estudio, fueron identificados 135 carpinteros de ribera en el área de estudio. La mayoría de los cultores se sitúan en sectores rurales o periurbanos, y unos pocos en áreas netamente urbanas. Entre estos últimos, destacan uno en Puerto Montt (Sector Tenglo Bajo), dos en Hornopiren, y unos 20 en la ciudad de Quellón, aunque no todos ellos trabajan necesariamente en la misma ciudad.

Casi la totalidad de los carpinteros de ribera son hombres, y sólo un par de ellos menciona la ayuda directa de sus parejas en el trabajo. Hay una sola mujer reconocida como carpintera de ribera, en la comuna de Quellón, la cual ha trabajado siempre junto a su esposo, también carpintero de ribera.

La mayoría de los cultores no adscribe a ninguna identidad indígena. Un grupo de alrededor de 10 personas adscriben al pueblo mapuche, en su identidad territorial williche, sin embargo ninguno de ellos demostró una especial apego a esta adscripción en su construcción identitaria. También llama la atención la escasa frecuencia de apellidos indígenas en el universo de cultores identificados, incluso en territorios con alto porcentaje de población declarada como tal. Por ejemplo, en Quellón sólo cinco cultores tienen su primer apellido indígena, en un universo de 33, mientras que el porcentaje comunal de población indígena es de 49%. En la comuna de Hualaihué, que es la que presenta el mayor número de cultores identificados (42), ninguno tiene apellido indígena. La comuna de Hualaihue tiene un porcentaje de población indígena de 35%.

Se encuentran de todo rango de edad, aunque es notoria la mayor frecuencia de edades por sobre los 45 años. El promedio de edad es de 55 años.

### 3.2.2 Caracterización socioeconómica:

En el ámbito económico, resultó muy difícil acceder a la información, debido al natural celo que existe en torno a este tema, pero además por la desconfianza existente respecto al estudio, en cuanto a que éste pueda ser un vehículo para que el Estado de alguna manera coaccione hacia la formalización de los carpinteros de ribera como pequeños empresarios.

Sin embargo, a partir de la observación etnográfica se pueden exponer algunos elementos de caracterización.

Dentro de la diversidad esperable de situaciones en tan amplio grupo, existen algunos pocos casos en que se han constituido como pequeños empresarios, y alcanzado cierta holgura económica, que se expresa en la posesión de casas de buena calidad, vehículos, y/o lanchas. No obstante, lo que parece predominar es una situación no tan favorable, donde los carpinteros de ribera mayoritariamente se quejan de las condiciones materiales de trabajo (la mayoría no posee galpones adecuados), y de no tener capital suficiente como para tener acopios de madera u otras condiciones que les permitan trabajar en la modalidad de obra vendida, sino que dependen mucho de los clientes (los armadores), para poder conseguir la madera y otros materiales

necesarios, lo que suele enlentecer el proceso de trabajo. Este tema también se aborda en el capítulo de las problemáticas, pero es un indicador contundente de la precariedad del mercado en que se mueven, en que la competitividad tampoco les permite subir los precios. A pesar que muchos carpinteros afirman cobrar bien, es notorio que este criterio propio no se condice con una visión empresarial.

No obstante lo anterior, podemos también caracterizar la configuración de dos grupos de carpinteros de ribera. Aquellos que habiendo o no logrado una situación económica mejorada, han logrado adaptarse a las nuevas exigencias legales de todo tipo, incluyendo en muchos casos la formalización ante el S.I.I. como pequeños empresarios, obteniendo o buscando la obtención de concesiones marítimas, trabajando con maderas extraídas con autorización, etc., o que tienen la proyección de lograr salvar todas estas vallas.

Por otro lado, existe otro grupo de maestros que no parecen estar logrando adaptarse a estas exigencias, o en todo caso están retrasando su adaptación, ya sea porque son personas de mayor edad que no se proyectan por muchos más años en la labor, o derechamente piensan en dejar el oficio ante el aumento de las dificultades, o bien por un sentimiento de independencia y orgullo propio de los oficios tradicionales de este territorio.

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Guido Gonzalez (52), carpintero de ribera, Hornopiren, Comuna de Hualaihue.

La mayoría de los carpinteros de ribera trabaja en el espacio intermareal o en terrenos aladaños a la playa, mientras una parte menor lo hace dentro de sus propios predios. O de ambas formas, dependiendo del tamaño de la embarcación a construir. En cualquiera de las dos modalidades, los carpinteros de ribera no cuentan con galpones adecuados para la construcción de embarcaciones grandes. Aunque el problema de los galpones no esconde sólo una falta de capital, ya que además

muchas veces está la inseguridad en el uso de estos espacios, por falta de regularización de la tierra, o falta de concesiones marítimas, que desmotivan la inversión en infraestructura.

No obstante, aun en el caso de aquellos que tienen su astillero dentro de sus predios debidamente regularizados, los galpones suelen ser precarios y pequeños, o bien se improvisan techumbres acordes al tamaño de la embarcación en la que se trabaja. Por su parte, la obtención de una concesión suele ser un trámite largo y burocrático, que requiere de viajes a las capitales provinciales o regionales, y por ende gastos, pérdida de días de trabajo, entre otras variables que desmotivan a emprender este camino.

En síntesis, en la situación económica de los carpinteros de ribera, así como en las condiciones materiales en que desarrollan su trabajo, confluyen no sólo variables comerciales o de gestión financiera, sino también variables culturales y geográficas que resultan determinantes para su comprensión.

### 3.3 Roles y dinámicas internas del Elemento.

El oficio de la carpintería de ribera se articula casi exclusivamente en la figura del maestro carpintero, el que puede o no apoyarse en otras personas que cumplen roles secundarios en la construcción de una embarcación. La posibilidad de recurrir a terceros que ayudan a resolver algunas etapas del proceso constructivo, depende de varios factores, por ejemplo, la carga de trabajo que tenga el maestro, la disponibilidad de materias primas, y la envergadura de la obra.

En general, el carpintero de ribera requiere de al menos un ayudante en momentos determinados del proceso constructivo. En varios casos este rol lo cumple un familiar, los hijos y la esposa del maestro. Sin embargo, a medida que las embarcaciones han ido creciendo en tamaño, este rol se delega en un ayudante pagado, o en algún hijo ya adulto que muchas veces se perfila como el continuador de la tradición.

En este último sentido, en los astilleros que presentan un movimiento más fuerte, se observa la presencia estable de uno, dos, o varios ayudantes estables, los que también son considerados como carpinteros de ribera en proceso de formación.

Otros roles importantes en la carpintería de ribera son los relativos a la obtención de la materia prima para una obra, en especial de las maderas con formas curvas para ciertas piezas que las requieren, como la roda, el codaste, la albitana y ciertas cuadernas. Aunque en el pasado estas maderas eran buscadas por el mismo maestro constructor, en la actualidad esta labor se encarga a personas que tienen acceso a bosques nativos, cuestión que en muchos lugares resulta cada vez más difícil, debido a la degradación de los bosques y su reemplazo por plantaciones, tierras agrícolas o urbanizaciones. En la actualidad, existen ciertos proveedores especializados de este tipo de piezas de madera. Se trata de personas que de alguna manera se las arreglan para conseguir estas piezas y venderlas a los carpinteros que se las encargan. En los territorios en los que todavía es el propio carpintero quien busca estas maderas, son relevantes los propietarios de bosque nativo, quienes venden el o los árboles completos al maestro.

En el proceso de aprendizaje del oficio, algunos cultores valoran el haber podido ser ayudantes en diversos astilleros, incluso de territorios distintos, ya que esto les permitió aprender formas distintas de resolver ciertos aspectos del proceso constructivo. Se puede decir que existe una conciencia de comunidad extendida de carpinteros de ribera, es decir, cada cultor tiene en su cabeza un mapa regional o macro regional de los otros maestros. Muchos de ellos pasaron por la experiencia de trabajar en otros territorios, como parte de su proceso de aprendizaje.

En el caso del carpintero que trabaja solo, generalmente en sectores rurales, éste es apoyado generalmente por sus parejas e hijos, aspecto que resulta invisibilizado en el relato de los cultores, a pesar que el apoyo de la mujer en el proceso constructivo muchas veces va más allá del trabajo doméstico, participando directamente como ayudantes en la construcción de embarcaciones. Un par de excepciones confirman la regla: el reconocimiento de Rosa Velázquez como cultora, tanto por su esposo como por sus pares, en la comuna de Quellón; y el caso de Jimena Bórquez, esposa de Luis Orlando Soto en la comuna de Hualaihue, donde éste reconoce que en sus inicios trabajó directamente apoyado por ella, y en la actualidad reconoce fuertemente la labor en conjunto que realizan para llevar adelante un proyecto de turismo cultural asociado a la carpintería de ribera. Ellos nombraron su astillero como “Astillero Soto Borquez”.

## 4 DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO DE PCI.

La carpintería de ribera tradicional de Chiloé, consiste en la construcción de embarcaciones de madera, mediante técnicas constructivas artesanales, provenientes de diversas fuentes y épocas, cuya transmisión ha ocurrido principalmente de manera intergeneracional, mediante la práctica compartida y la oralidad<sup>13</sup>.

Los tipos de embarcaciones que se construyen son diversos, y han cambiado también en el tiempo, especialmente con la llegada de los motores que se empiezan a popularizar desde hace unos 60 años, hasta que hace unos 20 años las embarcaciones a motor reemplazaron prácticamente por completo a las antiguas embarcaciones a vela y remo.

Las embarcaciones de la carpintería de ribera tradicional, son embarcaciones con casco exclusivamente de madera, no obstante, éste pueda ser recubierto con fibra de vidrio para mejorar su durabilidad. En general las embarcaciones construidas por los carpinteros de ribera no sobrepasan los 25 metros. Se trata de un trabajo artesanal, ya que la incorporación relativamente reciente de herramientas eléctricas o la motosierra, por ejemplo, sólo ha hecho más liviano el trabajo, pero no ha implicado cambios en las etapas del proceso ni en las técnicas constructivas, como se explicará en mayor detalle más adelante.

---

<sup>13</sup> Adaptado de Tamayo (2015) Expediente de postulación del elemento Carpintería de Ribera Chilota al registro de Patrimonio Cultural Inmaterial. “La carpintería de ribera tradicional chilota consiste en la construcción de botes y lanchas de madera, mediante técnicas constructivas artesanales, provenientes de diversas fuentes y épocas, cuya transmisión ha ocurrido principalmente de manera intergeneracional, mediante la práctica compartida y la oralidad.

Asimismo, es posible observar la paulatina incorporación de nuevas técnicas constructivas y tecnologías que facilitan y/o mejoran la calidad final de las embarcaciones, como por ejemplo el uso de planos o maquetas a escala, como modelos que guían la construcción de una embarcación, que en algunos casos ha reemplazado la técnica tradicional del uso de plantillas.

En este oficio juega un rol importantísimo el conocimiento de las maderas nativas del territorio, las que han sido parte esencial en la calidad de las embarcaciones, hasta el día de hoy en que algunas de ellas comienzan a escasear y a ser reemplazadas, de la mano de nuevas técnicas constructivas y de protección, como las pinturas epóxicas y la fibra de vidrio como cobertor de la madera. Hasta hace un par de décadas, la carpintería de ribera utilizaba prácticamente un 100% de maderas nativas. En la actualidad, este porcentaje ha disminuido rápidamente, apareciendo el eucalipto (*eucalyptus sp.*) y el cipresillo (*cupressus macrocarpa*) de manera importante en las construcciones navales.

El conocimiento ecológico del bosque también implica saber qué árboles específicos pueden dar buenas piezas curvas, que sean firmes y seguros, lo que depende no solamente de la especie, sino de características propias de cada árbol, como su nudosidad, su buena salud, y también el tiempo propicio para ser cortado. Por otra parte, el conocimiento del mar, de los diferentes espacios que éste presenta en la región, sus corrientes, tamaño y frecuencia de las olas, entre otras características, también influye en la forma de cada embarcación, en el calado, altura del puntal, y en las características de las cuadernas.

Es por ello que planteamos que, aunque la definición de la carpintería de ribera se centra fuertemente en la transmisión de una técnica constructiva artesanal, también participa plenamente del ámbito del PCI, “conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo”.

#### 4.1 Criterios UNESCO

Este oficio se inscribe en el ámbito PCI de las “técnicas artesanales tradicionales” que define la Convención del Patrimonio Cultural Inmaterial<sup>14</sup> aunque también presenta elementos que permiten reconocer relación con el ámbito de “conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo” dada la profunda comprensión sobre el bosque y las diferentes maderas disponibles en los territorios, sus técnicas de extracción y manejo, así como también las características de los mares y estuarios que tales maderas navegarán, recorriendo costas, atracaderos y varaderos.

---

<sup>14</sup> Artículo 2,2, de la Convención (UNESCO), ratificada por Chile en el año 2009.-

## 4.2 Descripción en profundidad del Elemento.

La carpintería de ribera tradicional de Chiloé se recrea cada vez que un maestro de ribera se dispone a construir una embarcación de madera, para lo cual moviliza una serie de recursos materiales y humanos. Muchos de los carpinteros de ribera cuentan con lugares de trabajo en la orilla del mar, ya que la mayoría de ellos también vive en el bordemar o muy cerca de él. Sin embargo, también hay quienes viven bastante alejados del mar. En estos casos, si la embarcación es pequeña, muchas veces se construye en la casa, y luego es tirada hacia la costa. En la comuna de Calbuco se encuentran carpinteros que viven casi a un kilómetro de la orilla del mar, y a unos 70 m.s.n.m.

El carpintero de ribera reúne los materiales necesarios para la construcción de la embarcación, principalmente la madera que constituirá el casco de la nueva embarcación. La embarcación se arma partiendo de por la quilla, la roda y el codaste. Luego viene el espejo y las cuadernas. La mayoría de los carpinteros de ribera utilizan plantillas que muchas veces se utilizan para varias embarcaciones, o bien se adaptan a escala de la embarcación que se les encarga. Esta técnica se basa mucho en la intuición y en el ojo experto del maestro, ya que no existe un plano o maqueta que presente de antemano el producto final.

También hay carpinteros de ribera que desarrollan planos y maquetas como modelos para la nueva obra. Las maderas utilizadas para las piezas estructurales son de preferencia maderas nativas, como el ciprés de las Guaitecas, el tenío, el ulmo, el coigüe, entre otras. En la actualidad, por la escasez de madera nativa, muchos carpinteros las han sustituido por madera de especies foráneas, principalmente el eucalipto y el cipresillo. Sin embargo, en todo lugar en que hay acceso a bosques nativos, se privilegia el uso de madera nativa para la construcción.

Originalmente, las piezas estructurales que presentan ángulos o curvas pronunciados, se obtenían siempre de árboles que naturalmente presentarían estas curvas, ya sea por el ángulo de los ganchos, o bien por curvaturas del tronco principal, que no son difíciles de encontrar en los bosques antiguos de Chiloé. El conocimiento tradicional del bosque nativo en Chiloé es parte integral del conocimiento del carpintero de ribera, quien además observa el ciclo lunar para extraer la madera.

Una vez que la estructura de la embarcación está lista, se procede al entablado del casco, con tablas preferentemente de ciprés de las Guaitecas, mañío colorado, o cipresillo. Luego, y a gusto del dueño de la futura embarcación, el mismo carpintero puede continuar con la hechura de la cabina superior y los compartimentos interiores de la embarcación, que constan generalmente de una sala de máquinas, los camarotes y la bodega.

Generalmente el trabajo de un carpintero de ribera culmina con la instalación del motor con su respectiva hélice y timón. Luego, generalmente en el mismo emplazamiento, llegan personas especializadas en la instalación eléctrica y en todo lo que es la instalación de piezas de metal, barandas y reforzamientos a gusto del dueño de la embarcación. También es una opción cada vez más usada el recubrimiento del casco y la cabina con fibra de vidrio, trabajo que generalmente realiza un especialista, aunque ya algunos maestros están aprendiendo esta técnica.

Una vez cumplidas todas estas etapas, se procede a la *bota* o *botadura* de la embarcación. Dependiendo del tamaño de ésta, se utilizan tractores o máquinas mayores para llevarla hasta la playa, durante la marea baja. Luego se espera la subida de la marea momento en que la nueva embarcación flota. La botadura tradicional, cada vez menos practicada, incluye una celebración invitada por el dueño de la embarcación, aunque también los invitados pueden hacer cooperaciones, incluso en dinero, al dueño.

El trabajo del carpintero de ribera es bastante individualista, con uso esporádico de ayudantes, que muchas veces son hijos o la cónyuge del maestro carpintero. Existe por lo mismo una gran diversidad de historias de vida y aprendizaje del oficio. Sin embargo, una constante es el aprendizaje a través de la observación y la práctica.



Lancha en construcción. Astilleros de San Juan, comuna de Dalcahue.

*“No mi papá no me enseñó, yo aprendí mirando, pero con ningún maestro que sabe yo trabajé, yo aprendí solo, y a la fecha hice mis cosas bien, hasta una lancha, bueno la más grande que he hecho tenía 15 metros y tanto.”*

*(Adalio España, 75. Quellón)*

### 4.3 Dimensión histórico-cultural

Tal como fue expuesto en los antecedentes (1.2), los registros arqueológicos dan cuenta de la existencia de grupos cazadores, recolectores y pescadores (CRP) con una adaptación marítima, de al menos 5.000 años para la zona de estudio. Sus descendientes, llamados genéricamente chonos para el área comprendida entre Maullin y la península de Taitao, vivían constantemente navegando en sus embarcaciones, hecho que llamó fuertemente la atención de los españoles en la época del contacto.

Sin embargo, la embarcación utilizada por ellos, llamada *dalka*, también era usada profusamente por la población sedentaria de tradición hortícola, los llamados *veliche* mencionados por los españoles, cuya lengua era el mapudungun, y que habrían llegado a la zona alrededor de 1.000 a 1.500 años antes del contacto europeo. La *dalka* sobresalía entre las demás embarcaciones utilizadas en la época en otros territorios. Los grupos mapuche de más al norte, utilizaban por aquella época exclusivamente la canoa monóxila llamada *wampo*, mientras que los pueblos canoeros del sur del Golfo de Penas, *kawésqar* y *yagan*, construían sus canoas con cortezas de árboles. La *dalka*, como es sabido, era una embarcación de tablas cocidas, que presentaba la enorme ventaja de poder ser desarmada y armada nuevamente, lo que permitía transportarla por tierra en ciertos pasos que ahorraban grandes rodeos por mar. Además de la *dalka*, en Chiloé se usaba también el *wampo* para navegaciones de menor peligro, para pescar y travesar estuarios, así como para desplazarse por la costa. El *wampo*, llamado bongo (pronunciado también wongo o guongo /woŋo/), sobrevivió en su uso hasta la primera década del siglo XXI, y es posible que aun exista alguno en uso en la actualidad.

Existen registro de *dalka* y bongos construidos con influencia europea, por ejemplo incorporando cuadernas y baos que daban más firmeza a la embarcación. En Maullin fue encontrado un *wampo* datado mediante radiocarbono a mediados del siglo XVII (año 1640). Este *wampo*, estudiado por Lira (2008), presenta la particularidad de estar intervenido con cuadernas, lo que indica una sorprendente apropiación temprana de la tecnología europea en la construcción naval.

La *dalka* fue usada en Chiloé hasta bien entrada la colonia, por españoles e indígenas. Sólo fue en el siglo XIX que ésta es reemplazada por las lanchas y goletas construidas con técnica eminentemente europea, con cuadernas, quilla, roda, etc.

Esta nueva embarcación, propulsada a remo y vela, reemplazó casi por completo a la *dalka*, y se diversificó enormemente para adaptarse a las diversas necesidades y capacidades de sus dueños. Así, en Chiloé a mediados del siglo XX habían goletas, lanchas veleras, chalupas y chalupones, además de los botes a remo que fueron reemplazando al *wampo* en navegaciones de corto alcance.

Las goletas de dos y tres palos (mástiles) fueron las embarcaciones preferidas de los comerciantes y transportistas de materias primas de alto valor. La lancha velera tradicional de Chiloé, o lancha chilota, fue una nave menor de gran utilidad para los habitantes de las islas del mar interior, y muy particularmente para los habitantes de la costa continental que se pobló de manera estable a partir de fines del siglo XIX. Las chalupas y chalupones a vela, en tanto, fueron embarcaciones de menor capacidad de carga, mayor ductilidad, y menor esfuerzo constructivo.

Para la zona cordillerana, actuales comunas de Hualaihue y Chaiten, dentro del concepto de lancha chilota velera tradicional, se distingue una tipología especial para esta zona, con algunas diferencias respecto a la otra lancha chilota más vinculada a la Isla Grande y las islas del mar interior. Según diversos testimonios, la lancha velera cordillerana era más ancha que la lancha del archipiélago, permitiendo una mayor capacidad de carga, conforme a la necesidad de embarcar mercancías voluminosas como la madera.

*Esas cortitas, que salen a veces, que las dibujan por ahí. Esas son calbucanas.*

*Calbucanas. ¿Esa es diferente a la lancha velera chilota?*

*Claro, es diferente. Sí, diferente. Son altas, son anchas, son cortas, pero tienen enorme mástil. Y la botadora de pique, se llama esa que sube la vela, esa igual, es casi del largo del casco. Y son muy buenas para velas.*

*(Bernardino Borquez, 95. Quellón)*

*[Las cordilleranas] eran veleras y llevaban alerce, se sabía al tiro que era de la cordillera, ver una lancha velera hasta donde da la vista, “ahí viene una lancha de la cordillera”*

*¿Pero en Chiloé igual había veleras?*

*Sí, también, pero era otro estilo, un poquito más angosta y de ahí en la isla toda persona casi tenía sus chalupas porque chalupas veleras de 5 y 6 metros que venían a vender sus mercaderías... Las que se conocen de la cordillera, es que esa la gente lo hacía para carga, lo hacía ancha, y no larga, esas lanchas tendrían 7 metros, 8 metros, 9 a lo mucho, pero ancha y entonces era para poder hacer sus negocios poder traer sus tejuelas y sobrevivir.... (César Bahamonde, 65. Rauco -Chonchi)*

La lancha velera era una embarcación apropiada además para viajes largos. De una semana, aproximadamente, entre la cordillera y Calbuco, Puerto Montt o las islas del mar interior, donde debían cruzar golfos y canales amplios de cierta peligrosidad con vientos mayores a 20 nudos. En cambio, en las islas cercanas al archipiélago abundaban las chalupas y chalupones a vela, los que por su menor tamaño también era posible maniobrar a remos, más dúctiles en su uso cotidiano, apropiado para el transporte de cantidades menores de carga - aunque no por ello menos valiosa- y por canales más pequeños. La diferencia entre una chalupa y una lancha velera mayor también tenía en el archipiélago un peso asociado a la clase social, ya que los comerciantes, por ejemplo, solían tener grandes lanchas o incluso goletas de dos mástiles que se dedicaban al comercio entre Chiloé y Puerto Montt, alcanzando hasta Valdivia o más al norte.

En el área geocultural marítima del sur de Chiloé, el chalupón fue el protagonista principal de una tradición de navegantes que hicieron (y hacen) uso extensivo del gran territorio archipelágico del sur del corcovado, y que han sido llamados “guaitequeros”, una tradición cultural que heredó de los chonos un profundo conocimiento de las características del mar, sus puertos, corrientes y

vientos, tan necesario para poder aventurarse en mares abiertos y canales. Esta área geocultural se extiende desde la zona de Chonchi hacia el sur, proyectándose hasta Puerto Aysén, e incluso hasta Puerto Williams, aunque este último desarrollo es no anterior al siglo XX, cuando se populariza la actividad de la caza de nutrias o gatos de mar (chungungo y huillín).

La población del sur de Chiloé, mayoritariamente indígena (india en la nomenclatura local), participó prácticamente como mano de obra barata en el gran proceso extractivo del ciprés de las Guaitecas (desde mediados del siglo XIX a mediados del siglo XX). Complementaban esta actividad con producción propia de cholga y pescado secos. También se dio desde fines del siglo XIX un auge de industrias conserveras en la región. Muchos guaitequeros lograron cierta independencia económica comerciando directamente algunos de estos productos en Chiloé, especialmente la estaca de ciprés, las pieles y la cholga ahumada (Saavedra 2019).

El chalupón a vela se constituyó en el reemplazante de la dalca para los navegantes, descendientes de chonos y payos, que navegaron entre el sur de Chiloé y la península de Taitao, llegando muchos de ellos a cruzar el istmo de Ofqui, arrastrando la embarcación por tierra hasta el Golfo de Penas, y continuando su periplo, usualmente tras la caza de nutrias, hasta el Cabo de Hornos. Se trata de una embarcación lo suficientemente grande como para cruzar el Golfo de Corcovado, que permitía el traslado de familias con todos sus enseres, pero también útil para la caza de lobos, de nutrias, la faena de la cholga y el pescado secos. Es por ello que también se le llama chalupón guaitequero.

Tanto la lancha cordillerana como el chalupón guaitequero se caracterizaban por ser abiertos, sin cubierta ni cabina. La lancha característica de las islas del archipiélago de Chiloé tenía corrientemente cubierta y cabina. Sin embargo, hay una alta variabilidad en los testimonios referidos a este tema, en el que influye sin duda la capacidad económica de cada familia propietaria de embarcación, aunque también podría haber factores culturales sobre los que sería conveniente ser profundizar. En principio, existe una percepción de que cierto grupo, mayor pero no exclusivamente compuesto por familias indígenas, se permiten una mayor precariedad en sus embarcaciones y viviendas, incorporando tardíamente “adelantos” del siglo XX, como la casa de madera, la cocina a leña, la lancha a motor, entre otros<sup>15</sup>.

*El chalupón es abierto, esa es la diferencia con la lancha, y tiene proa adelante y atrás de la misma forma un poquito menor de popa y son anchito, ese es el chalupón, y la lancha velera de por sí, la lancha tiene proa para adelante y para atrás es cortada (...) Y recubierta, esas son las ventajas de las lanchas, las lanchas recubiertas si enterró en el agua no se va a llenar de mar porque es recubierta, los chalupones son abiertos.*

*Y la lancha velera en general, ¿de largo es más o menos igual que el chalupón?*

---

<sup>15</sup> Fenómeno observado repetidamente en sectores rurales de Chiloé, donde la gente de un sector determinado indica que los “otros” serían más “indios” o más “chonques” (indígenas canoeros) que ellos mismos. Lugares como la punta de Lacao en isla Chidhuapi, Huelpun en isla Cailin, la isla Alao respecto a otras, o la isla Laitec respecto a Quellón, son ejemplos de este fenómeno.

*Hay grande y chico en los dos ámbitos, tanto en chalupones y lanchas, hay grandes y chicos, 10 metros y 15 metros.*

*¿Con esos chalupones la gente iba a Melinka?*

*Para todos lados oiga, para Puerto Montt, para Aysén para abajo. (César Bahamonde, Rauco – Chonchi).*

Sin embargo, testimonios del área de Hualaihue señalan que las grandes lanchas que llevaban leña, estacas y madera aserrada a Calbuco y Puerto Montt, muchas veces eran abiertas, sin cubierta, cuestión que fue mejorando en el tiempo, imponiéndose la figura hoy conocida como lancha velera, con cubierta.



Esta lancha, no lleva cabina sobre la cubierta, los pasajeros van bajo la cubierta, donde tradicionalmente va un brasero con fuego, donde de cocina y se toma mate.

Las embarcaciones veleras fueron paulatinamente reemplazadas por las actuales embarcaciones a motor, a partir de mediados del siglo XX. Como un hito importante en la historia de este cambio, se menciona frecuentemente la ayuda extranjera llegada a Chiloé con posterioridad al terremoto y maremoto de 1960, ya que en esa ocasión habrían llegado créditos y motores directamente para ir en apoyo de la pesca artesanal. En principio, las mismas chalupas y chalupones que se usaban para pescar, fueron adaptados con “bambota” para que se les pudiera instalar un motor centrado. La

bambota es la forma que permite el paso del eje de la hélice, mientras que el timón se ubica más atrás, como puede verse en las imágenes siguientes.



Chalupa a motor. Sector Casa de Pesca, comuna de Chaiten.



Detalle de la bambota en una chalupa a motor (sin hélice ni timón la de la foto). Melinka.

Muchos carpinteros de ribera han sido testigos de estos cambios en los tipos de embarcaciones, desde las canoas monóxilas (bongos) hasta las actuales embarcaciones a motor.

*“(Yo fui) de Aulen, mi abuelo vivió en Quildaco, sector cerquita de Aulen, él construía lanchas Chilotas y mi tatarabuelo empezó con los bongos, porque antes existían los bongos, de ahí mi bisabuelo empezó con las lanchas chilotas y mi abuelo también, y mi abuelo materno con las chalupas, y de ahí en la época de mi papá empezaron los chalupones de bambota, redondos de popa y de ahí vinieron las lanchitas con espejo, así que todos tenemos la sangre como se dice...*

*¿Y esos chalupones con bambota para qué se usaban?*

*Para el buceo y para la pesca de la Merluza, esas fueron las primeras embarcaciones que tuvieron motor, fueron motorizadas, primero fueron las chalupas buceras que eran a remos, y después las personas que tenían más platita le ponían motor...*

*¿Esas eran chalupas con dos puntas...?*

*Con dos puntas, y de ahí le hicieron más angostas, más redondas, y esos eran los famosos chalupones, y de ahí vinieron las lanchas con espejo...*

*¿Y la chalupa bucera es similar a la antigua chalupa velera?*

*Es de las mismas, las usaban a vela y a remo, de ahí les fueron poniendo motor...*

(Estanislao Zúñiga, El Rosario, Calbuco).

#### 4.4 Dimensión simbólica

Resulta sorprendente, en el área cultural de Chiloé, encontrarse con una actividad como la carpintería de ribera, tan relacionada con la navegación, y con los espacios de bosque y bordemar, en la que sus cultores manifiesten tan poca narrativa relacionada a los aspectos simbólicos de su quehacer. En efecto, esta situación contrasta fuertemente con lo observado en otros ámbitos, como la pesca, la marisca, la navegación, y la recolección de maderas y productos no madereros en los bosques de la región. Cabe señalar que el espacio de bordemar, donde trabajan la mayoría de los maestros, es un espacio que en Chiloé concentra una gran cantidad de historias y saberes asociados a la cosmovisión tradicional característica de la cultura rural de bordemar, con una evidente raíz indígena.

En general, los cultores fueron extremadamente reticentes a referirse a aspectos cosmovisionales relacionados con la carpintería de ribera. Quizá por tratarse de un ámbito marcadamente masculino, donde relevar estos aspectos resulte inadecuado. Pero también por tratarse de una actividad que tiene una finalidad y una viabilidad dentro del ámbito de los negocios, en un mercado además competitivo. Al ser consultados por la valoración de su trabajo, lo más que se lograba era escuchar un “para mí es importante”, “me gustaría que siguiera”, pero también muchos de ellos manifestaron estar cansados de realizar un trabajo que es pesado, complejo, y que no es lo suficientemente bien pagado.

Los cultores se mostraron en general muy preocupados de demostrar ser personas serias, dignas de confianza tanto en lo técnico como en cuanto a responsabilidad en los plazos establecidos, siendo para ellos su mayor orgullo el ser reconocidos como buenos maestros, y que se tenga la confianza de encargarles una embarcación. Se podría decir que el mayor significado asociado a la carpintería de ribera es el prestigio de esta labor, por su complejidad, y por la responsabilidad que recae en el hecho de que los futuros navegantes confían su vida a la embarcación.

*hice bien mi trabajo, siempre lo traté de hacer bien porque con el trabajo bueno toda la gente dice que el maestro trabaja bien, y me gustaba cumplir, nunca me quedé con un trabajo que se yo botado, siempre trataba de salir.*

*(Adalio España, 75. Quellón)*

El hecho de que muchos de los clientes son personas con una buena situación económica, también otorga un estatus especial al carpintero de ribera en comparación con otros oficios artesanales. No obstante, también hay quienes valoran poder construir una embarcación a un costo accesible para gente que es pobre, un pescador que gracias a la embarcación podrá mantener a su familia. Este es el caso de un maestro de ribera que trabajó muchos años en Castro, Chiloé, y después regresó a la zona de Hualaihué, donde hoy tiene su astillero.

*“uno no puede cobrar un trabajo como corresponde, acá. Porque en Chiloé había un precio del trabajo y acá no se puede cobrar ese precio. Porque acá la gente carece de un sueldo, por ejemplo, alto. ¿Entiende? La gente acá, si no es recolectora, es gente que pesca, o gente que tiene siembra de choritos. Entonces, nosotros no podemos llegar y cobrarles un precio alto a esa gente, que vive como nosotros. Nosotros, cuando vinimos de Chiloé dijimos "nosotros le vamos a ir a trabajar al recolector, al pescador, al que tiene siembra de*

*choritos. No nos vamos a ir a trabajar al turismo. No nos vamos a ir a trabajar al empresario que es de Santiago. Al empresario que es de no sé dónde. ¿Cierto? Porque en Chiloé se hacían esos trabajos. En Chiloé le trabajaba al empresario de Santiago. Llegaban los catamarán. Llegaban las lanchas pasajeras, que van a Quehui. Esas lanchas trabajaba él. Ahí tenía un sueldo. Se cobraba como corresponde a un trabajo de estos. Acá no se puede cobrar un precio alto por estas embarcaciones porque la gente acá no lo puede pagar. Entonces, nosotros ¿qué hacemos acá? Nosotros vemos la persona. Conversamos con la persona. Y dice "pucha, yo puedo pagar esto. Porque yo soy... tengo siembra de choritos. Porque yo soy un recolector de orilla. Porque yo soy una persona que marisco luga... (Orlando Soto, Cheñue, comuna de Hualaihue)*

Salvo quizá en el pequeño grupo de carpinteros de ribera que construyen lanchas veleras, donde sí puede verse un amor especial por la tradición de la navegación a vela.

*Es duro pues. Usted ve el caso, por ejemplo, de don Pepe Mautor. Que hace una lancha al año y un velero. Pero él dice que, si no fueran los últimos maestros que van quedando, que hacen veleros, capaz que ni siquiera lo harían, pues. Porque... una, no paga. Y dos, es un sacrificio tremendo...*

*(Ricardo Vargas, La Poza,*

*Hualaihue)*

Un aspecto que fue indagado fue lo relacionado a la botadura de la lancha, momento que como investigadores presuponíamos podría tener una importancia especial para los maestros de ribera, quizá con algún tipo de ritualidad asociada. Sin embargo, los carpinteros de ribera se desligan emocionalmente de esta etapa de la producción de una embarcación, y son unánimes en señalar que la celebración del bautizo o botadura de la embarcación, es algo que concierne estrictamente al dueño del encargo. Sin embargo, hay nostalgia del pasado, cuando siempre se hacía una botadura con celebración, mientras que hoy en día se hace cada vez menos en la mayoría de los territorios. Antes las botaduras se celebraban durante tres días, el bautizo del primer día era con sacerdote o en su defecto con el fiscal de la iglesia, y la para la fiesta se convocaba a músicos campesinos para amenizar la fiesta.

Según los entrevistados, en la actualidad, en contadas ocasiones el dueño ofrece un asado en el momento de la bota, sin contar que muchas veces las embarcaciones se llevan por tierra a lugares lejanos donde tiene lugar la botadura, fenómeno nuevo, ya que antes todas las embarcaciones se botaban en el mismo lugar en que habían sido construidas. Otro aspecto que ha mermado la importancia de la celebración de botadura, es que años atrás para botar una lancha se necesitaba convocar a todos los vecinos que tuvieran yuntas de bueyes, por lo que el trabajo tenía el carácter de minga. En cambio, en la actualidad se contrata una máquina o un tractor que tira la embarcación a la playa.

*“se trabaja pero ya nadie hace ninguna celebración al final, ninguna como le llaman la bota de la embarcación no celebran ya. Botan una lancha y lo botan nomas y se toman unas cervezas no más” (Luis Cárdenas, 55. Ancud)*

En la zona de Hualaihue la costumbre de hacer una fiesta con motivo de la botadura de lancha siempre fue más importante, quizá porque mantuvo hasta hace mucho menos tiempo un carácter marcadamente rural, a diferencia de Puerto Montt, Calbuco o Carelmapu.

*¿en Carelmapu cuando terminaban una embarcación se hacía fiesta.?*

*No, Pura comida y trago no más*

*¿No había música?*

*No, no había músicos.*

***Y allá en la cordillera cuando su papá o abuelo construían, ¿ahí había más fiestas.?***

*Si, ahí se usaba el acordeón, la guitarra. Acá también, la comida y fiesta, cuando pusimos la lancha en playa, vino toda la gente a la casa a comer y a bailar a celebrar la bota.*

***¿Y había una bendición también?***

*Si, pero no en todos los casos, sólo algunos creyentes lo bendecían*

***Y los lo que lo bendecían... ¿a quién llamaban para que lo bendigan?***

*Al fiscal.*

Sólo hay un caso en que el cultor, el más anciano, de 95 años, separa lo que es una botadura de lancha, del bautizo. Para él, la botadura es una cosa con la fiesta, el asado, la chicha, la música. Y le da valor positivo a eso. En cambio, valora negativamente el bautizo, señalando que no es bueno hacerlo, ya que trae mala suerte a la embarcación. Además, señala que a él no le gustan los curas ni los pastores.

*Y ¿se acuerda, alguna vez, de un bautizo de una lancha velera?*

*No, no.*

*Ya ¿o de alguna otra embarcación?*

*No, ninguna.*

*¿Participó de algún bautizo o nunca?*

*No, no. No participé, ni hice bautizo, porque con los curas, hasta cierto punto no más...con los curas y pastores.*

*Y ¿no había ninguna costumbre de los carpinteros de ribera, cuando terminaban una lancha?*

*No. (...) A veces hacían una botadura, como decíamos, una fiestecita.*

*¿Cómo eran esas fiestas, don Bernardino? ¿Nos podría describir cómo eran?.*

*Bueno, aquí, lo que se usaba era un acordeón, de esas verduleras, de esas de ocho bajos. Y se bailaba cueca no más, ni vals, ni ninguna cosa de esas. Eso no llegaba hasta aquí.*

*Claro ¿se hacía asado también?*

*Ah, claro, eso era lo primero. Asao', había chicha, había... eso era...*

*Y otros carpinteros ¿hacían bautizos?*

*Eh, sí... pero, en esos aparecía maldición. Todos los que hacían bautizo, se iban pa' la casa en sus embarcaciones... No, yo no creo en eso, pero, pero había, tenían algún fracaso... Se arriaba el ancla, se iba se rompía, naufragaba. A la larga, bueno.*

*(Bernardino Borquez, 95. Quellón).*

Con todo, la falta de desarrollo narrativo de los aspectos simbólicos asociados al oficio, debe entenderse en el contexto ya mencionado, en cuanto a la poca voluntad mostrada por los carpinteros para dedicar tiempo a la entrevista, a la parquedad como característica personal de muchos de ellos, y al machismo que rodea al oficio como espacio eminentemente masculino, que actúa como barrera cultural para la expresión de sentimientos. El enojo preliminar que manifiestan respecto al Estado, especialmente los cultores de las comunas de Hualaihue y Castro, o la desconfianza hacia la utilidad práctica de este estudio, quizá son la mayor expresión del orgullo y amor que sienten por su oficio.

Algunos de ellos reconocen que siente emoción al ver navegando la embarcación que han construido.

#### 4.5 Dimensión temporal

La carpintería de ribera es una actividad que se desarrolla de manera continua y relativamente estable a través del año y de los años. La construcción de una embarcación puede tomar desde unos 4 meses hasta más de un año, dependiendo de su tamaño. Es por ello que no existen hitos asociados a las estaciones del año o a fechas determinadas.

La carpintería de ribera es una actividad esencialmente individual, centrada en un maestro, el cual moviliza voluntades y acciones de otros en momentos puntuales del proceso de producción, pero sin involucrarlos mayormente en él.

No obstante, se entiende que el verano es una época apropiada para buscar maderas con forma en los bosques, esto principalmente por la comodidad que entrega hacer este trabajo con tiempo bueno, no por otras razones. Sólo un entrevistado de la comuna de Hualaihue se manifestó en forma contraria, diciendo que es mejor cortar los árboles en el mes de julio, para obtener una madera de mejor calidad.

Por otra parte, el resto concuerda de forma unánime en que, para resguardar la calidad de la madera, el árbol siempre debe ser cortado durante la luna menguante, sin importar la estación del año.

## 4.6 Dimensión material

### 4.6.1 Materias Primas y Herramientas

La dimensión material en la carpintería de ribera contempla principalmente lo que es la materia prima de toda embarcación artesanal: la madera; en segundo lugar, se encuentran las herramientas e instalaciones necesarias para su ejecución.

De las entrevistas realizadas se desprende una tensión entre un modelo ideal del uso de maderas, que es el uso antiguo o tradicional, y el uso actual mediado por la escasez de estas maderas. En la Isla Grande e islas menores cercanas a ella, la construcción tradicional de embarcaciones se realizaba con ciprés de las Guaitecas (*Pilgerodendron uviferum*) para las piezas estructurales, y el mañío (*saxegothaea conspicua* y *podocarpus nibígenus*) para el entablado. Además, pueden entrar otros árboles nativos en la estructura, como el coigüe, la quiaca y el tenío. Por su durabilidad, el ciprés de las Guaitecas siempre ha sido preferido para piezas estructurales, aunque también son aceptables el laurel (*Laureliopsis Philippiana*), el ulmo, y el coigüe. No obstante, el ciprés de las Guaitecas no era usado para la quilla debido a que se considera una madera blanda, siendo preferida la madera de tenío, coigüe (llamado también roble en el área cultural de Chiloé), y el ulmo en los lugares donde lo hay. Uno de los carpinteros señala que para la quilla y la obra viva en general, cualquier madera tiene duración, ya que la misma salinidad del mar ayuda a su conservación, por eso hoy en día se usa sin problemas el eucalipto para esta pieza.

Para el entablado, se distinguen dos tipos de mañío, el mañío colorado y el mañío blanco. El colorado es especialmente adecuado para la obra viva, mientras el blanco sólo puede ser usado en la obra muerta. El mañío colorado (*saxegothaea conspicua*) también es llamado mañío de hoja corta o mañío macho<sup>16</sup>, mientras que el mañío blanco también es llamado huililahual, huilalahual, mañío lahual, mañío de hoja punzante, y mañío hembra<sup>17</sup>.

En el sur de Chiloé este modelo de uso de las maderas está parcialmente vigente, aunque se reconocen dificultades cada vez mayores para conseguir ciertas maderas nativas, en especial el ciprés de las Guaitecas, debido a las restricciones impuestas por la ley forestal y una creciente fiscalización por parte del organismo encargado (CONAF). Resulta llamativo que el factor pérdida de bosque nativo, si bien se reconoce, no es mencionado como factor principal.

Por ejemplo, don Nicanor Vera de Queilen, busca todas las piezas estructurales, y aquellas con forma natural (curvas), en bosques de la isla Tranqui, que es su lugar de origen, mientras que compra el ciprés y la tabla de mañío en aserraderos. En la localidad de San Juan, comuna de Dalcahue, según observación etnográfica previa, las quillas de ciprés se encargan a “guaitequeros” de Quellón, quienes las traen desde las Guaitecas<sup>18</sup>. La tabla y otras piezas menores de ciprés pueden conseguirse todavía en aserraderos de la comuna de Quellón, así como la tabla de mañío.

En la isla Apiao, el maestro Ramiro Millalonco señala que no puede hacer grandes embarcaciones debido a la falta de madera; aún así, las piezas con forma natural las busca en pequeños montes

---

<sup>16</sup> Mañío hembra fuera del área de influencia cultural de Chiloé.

<sup>17</sup> Mañío macho fuera del área de influencia cultural de Chiloé.

<sup>18</sup> En Chiloé, hablar de las Guaitecas incluye el archipiélago de Los Chonos, al menos hasta cierto punto.

cercanos, mientras que la tabla de mañío la trae desde Achao. Asimismo, ha reemplazado la quilla de ciprés por el eucalipto, árbol frecuente en las islas del mar interior, producto de políticas de fomento forestal impulsadas en los años 90 y 2000. Además de las ya nombradas, otras maderas usadas en la carpintería de ribera son el avellano, el ciruelillo y el tique u olivillo.

En el área de Calbuco y Puerto Montt, en cambio, el ciprés nativo o de las Guaitecas ha sido reemplazado por ciprés macrocarpa, exótico, el que es comprado y traído desde la zona de Valdivia, y también por el eucalipto, el que se considera una buena madera para quillas. Para algunas piezas que aun se trabajan en forma natural, los carpinteros del astillero caracolito, en Calbuco, señalan que encargan estas piezas a unos “viejitos” especializados en esto, quienes las buscan en montes más o menos cercanos, pero a veces tan lejos como los bosques de la cordillera de la costa en la comuna de Los Muermos.

*Si po, uno lo encarga porque uno tiene amigos, para la roda tiene amigo en Ñiucho que le digo “puta, necesito una roda ¿me lo puede hacer? Listo, y cuando está listo uno lo puede buscar, ya no es como antes que antes la gente iba al monte el mismo carpintero a buscar la quilla los palos chuecos, ahora no, ahora se encarga.* (César Bahamonde, 65. Rauco)

En la zona de Hualaihue, las maderas estructurales en general se pueden conseguir en los bosques cercanos, mientras que para el entablado se compra la madera ya sea en Puerto Montt o Calbuco. Sólo en la zona de Hornopiren, donde hay dos carpinteros de ribera, es posible encontrar todavía ciprés de las Guaitecas, mientras que el resto de los maestros de la comuna ya prescinden completamente de él.

Las herramientas usadas en la carpintería de ribera son prácticamente las mismas que usa cualquier carpintero. Con la masificación de la madera aserrada y las herramientas eléctricas, prácticamente no existen herramientas propias del oficio. El único artilugio característico de un astillero, es el tubo de metal donde se meten las tablas y listones que serán doblados a vapor. Para eso, el tubo se pone en posición diagonal, se llena parcialmente de agua, y luego se le aplica el fuego en la parte más cercana al suelo.

Volviendo a la obtención de las maderas, en cada territorio se deben movilizar diferentes redes y estrategias para conseguir las maderas necesarias. Para tal efecto, es conveniente distinguir las piezas que pueden comprarse en aserraderos, de aquellas con características especiales (formas) que los carpinteros de ribera prefieren encargar directamente a personas conocedoras del oficio.

Las maderas con formas naturales, para la roda, codastes, albitanas, y cuadernas cuando corresponde<sup>19</sup>, salvo contadas ocasiones, corresponden a árboles nativos, que se buscan consecuentemente en los bosques naturales de la región, o en relictos que permanecen en quebradas o “zanjones”. De las comunas estudiadas, Calbuco es una de las que cuenta con menos bosque nativo cercano a la zona de los astilleros. Es por ello que estas piezas las encargan en sectores bastante alejados, como Astilleros, en el camino a Carelmapu, o en la cordillera de la

---

<sup>19</sup> Como se verá en el siguiente capítulo, no todos los carpinteros de ribera usan estas piezas con forma natural.

costa accediendo por la comuna de Los Muermos. O bien deben rebuscarlas en el sector. Ante esta dificultad, surge la posibilidad de armar estas piezas mediante ensamblajes, en el caso de la roda y el codaste, o de recortar la pieza requerida en un tablón más grande. Por último, para el caso de las cuadernas, está la posibilidad de lograr la forma requerida doblando un par de tablas o listones al vapor, las que en este caso se ponen dobles para lograr el grosor requerido de la cuaderna.

En la Isla Grande de Chiloé, a pesar que también escasea el bosque nativo, en general los carpinteros de ribera resuelven esta necesidad en sus propias comunas, o en comunas cercanas. Un caso especial es el de carpinteros de ribera de las islas menores, que muchas veces tienen que conseguir estas piezas en la isla grande, en otras islas que cuentan con bosque como Tranqui y Butachauque, o bien en la cordillera, como en el caso de R. Millalonco, de isla Apiao:

*“la madera para nosotros queda difícil para transportarlo entonces eso nos hace dificultoso las pegas, hemos perdido pegas por el hecho de no tener harta madera, entonces por eso estoy construyendo esta lancha para que pueda ir hacia la cordillera y comprar maderas curvas o codastes, o cualquier otro negocio que tenga que ver”*  
*(Ramiro Millalonco, 40. Apiao)*

Sin embargo, en el caso de los maestros que ya han desistido de comprar o encontrar estas piezas con forma natural, la madera se compra en aserraderos o barracas, y de esta manera se evitan esta complicación. En este caso, no se usa necesariamente madera nativa, sino que también puede ser cipresillo.

Para el entable y todo el resto de madera que no requiere una forma, ésta se obtiene en aserraderos. En el caso de la Isla Grande de Chiloé, todavía hay maderas nativas a precio asequible, especialmente en las comunas de Chonchi y Quellón, donde se concentran los aserraderos. Incluso aún queda ciprés nativo. Hasta hace un par de décadas, era muy común que la maderas de ciprés nativo viniera del archipiélago de Las Guaitecas, posibilidad cada vez más restringida debido a que la mayor parte de los madereros de esa zona no cuentan con planes de manejo.

#### 4.6.2 Productos materiales del elemento.

Los principales productos en la actualidad son lanchas, botes y barcazas. Además, algunos cultores se dedican a hacer modelos a escala, principalmente de lanchas veleras.

##### 4.6.2.1 Lanchas.

En Chiloé se le llama lancha a cualquier embarcación, desde unos 5 a 6 metros de eslora como mínimo, siempre y cuando ésta cuente con espejo y cubierta. *Espejo* se llama la pieza plana que cierra la popa de estas embarcaciones. Y con cubierta, significa que la embarcación es cerrada en la parte superior, por lo menos en la mitad delantera. Además, en Chiloé toda embarcación con estas características cuenta también con una cabina, con al menos dos camarotes.



Lancha en construcción. El espejo (popa) a la izquierda. San Juan, comuna de Dalcahue. Foto David Núñez.

Dentro de las lanchas hay una variedad de formas, tamaños y estilos, que dependen principalmente del uso que se le dará a la embarcación.

La lancha velera, como su nombre lo indica, está especialmente adaptada para la navegación a vela, siendo en general más ancha proporcionalmente en comparación a las lanchas a motor. De esta manera, obtiene la estabilidad necesaria para escorarse con el viento. Estas lanchas prácticamente ya no se construyen más que en la localidad de Mañihueico, comuna de Hualaihue, y excepcionalmente en otros astilleros. Como ya se indicó en el apartado 4.3, en el pasado las lanchas veleras de la zona de Hualaihue y Calbuco, se distinguían de las lanchas veleras del archipiélago, por su mayor tamaño, especialmente en anchura, y muchas veces las veleras de “la cordillera” no eran cerradas. No obstante, las que se construyen hoy en día siempre son cerradas, ya que en general son encargadas con fines turísticos o de ocio.

Luego están las lanchas a motor, dentro de las cuales también se distinguen varios tipos, o mejor dicho, diferentes estilos constructivos, siendo el calado uno de los aspectos formales que más varía.

Así, se pueden distinguir las lanchas que serán destinadas a cabotaje, es decir al transporte de mercancías, demanda de la industria salmonera y también de la mitilicultura; lanchas para la pesca en mar abierto, ya sea la centolla en Magallanes o la reineta en todas las regiones; y lanchas para el buceo y la pesca dentro del mar interior de Chiloé. También se construyen lanchas para el transporte de pasajeros, ya sea para los servicios de recorridos subvencionados o para el turismo.

En general, las lanchas que soportarán oleajes más grandes, son hechas con un mayor calado<sup>20</sup>, lo que les otorga mayor estabilidad y velocidad, pero a costa de disminuir su capacidad de carga en relación con la envergadura. Las lanchas buceadoras, de pasajeros para el mar interior, y en general la lancha "multiuso", que también puede ser usada para la cosecha de choritos, tiene un calado intermedio, y se ha popularizado la que alcanza entre 11 a 12 metros de eslora. En general tiene un poco menos de 12 metros para que normativamente se le aplique la categoría de embarcación para pesca artesanal. Por último, las lanchas destinadas al cabotaje dentro del mar interior o los canales de Aysen, se pueden permitir un calado menor, con el fin de aumentar su capacidad de carga. Con este mismo fin, se ha desarrollado una lancha que, sin sobrepasar los 12 metros de eslora, tiene una gran altura y anchura.

#### 4.6.2.2 Botes

El bote es una embarcación sin cubierta, que al igual que la lancha tiene un espejo de popa. Su tamaño varía desde dos metros los más pequeños, hasta los 8 metros. Los botes en general son destinados a la pesca en lugares cercanos a la residencia. Aunque con la masificación de los motores fuera de borda, el concepto de cercanía se relativiza, podemos decir que el bote está hecho para salir por el día, y regresar al punto de partida. Está entonces el bote para pesca, de 6 a 8 metros, que se ha visto en parte reemplazado por los botes de fibra de vidrio; el bote auxiliar, de dos a tres metros, que se lleva en una lancha más grande para poder acercarse a tierra y para ayudar en el lance de la red, en el caso de las lanchas bolincheras; y también hay los botes pequeños, de 2 a 4 metros que son utilizados para múltiples propósitos: balseo entre dos orillas, navegaciones costeras, pesca para autoconsumo, etc.

En las islas del mar interior, donde un bote pequeño es un artículo de primera necesidad, para acercarse a una lancha, para acarrear luga, y otras navegaciones costeras, el bote de madera es frecuentemente reemplazado por botes hecho con desechos plásticos de la acuicultura. El más común consiste simplemente en una boya tipo botella cortada por la mitad. De cada mitad se puede hacer un bote, reforzando la forma resultante con una estructura de madera muy simple. Pero también hay algunos contruidos uniendo varias piezas de plástico provenientes de boyas cuadradas (en realidad, cúbicas). En este caso, se le aplican cuadernas y los bancos para sentarse cumplen la función de baos.

---

<sup>20</sup> Profundidad de la quilla bajo la línea de flotación.



Bote de plástico hecho con desechos de la acuicultura. Hualaihue, abril 2019.

El bote de pesca más grande, con motor fuera de borda, es común en caletas urbanas cercanas al mar abierto, como Carelmapu y Ancud, o en las orientadas hacia el golfo de Ancud, como las de la costa de Hualaihue, y la costa noreste de la isla grande de Chiloé, y es además la embarcación que más se sustituye por el bote de fibra de vidrio. En el resto del mar interior, sigue predominando la lancha con cubierta y cabina.



Uso de bote auxiliar para acercarse a la lancha. Carelmapu, abril 2019.

#### 4.6.2.3 Barcazas

La barcaza o transbordador artesanal, es una embarcación igualmente construida esencialmente de madera, destinada al transporte de vehículos o de carga pesada. Estas barcazas tienen múltiples usos, en general se arriendan para llevar vehículos hacia o desde las islas menores que no cuentan con este servicio, para transportar alimento para salmones, o para la cosecha de choritos. Es un trabajo que requiere de grandes cuadernas naturales, y no todos los carpinteros de ribera lo realizan, siendo observado, durante este estudio, sólo en dos astilleros de la comuna de Castro.



Barcaza de madera en Vilupulli. Foto Luis Mansilla<sup>21</sup>

Muchas veces las barcazas de madera son recubiertas con metal, especialmente si su uso será intenso, como en el caso de las barcazas usadas en el cruce del canal de Dalcahue, aunque ya están siendo casi completamente reemplazadas por barcazas de fierro.

#### 4.6.2.4 Modelos a escala de lanchas veleras y otros.

Algunos carpinteros de ribera construyen modelos a escala de lanchas veleras, y uno de ellos, don Jaime Gallardo, ha creado una sala de exposiciones con fin educativo, junto a su taller en Mañihueico. Don Jaime construyó réplicas de los diferentes estadios en la construcción de una lancha velera.

También don José Artemio Soto de Mañihueico, y Marcelo Hauffmann de La Poza, han hecho réplicas de lanchas veleras, con fines de exhibición o para venderlas como artesanía.

---

<sup>21</sup> Foto publicada en blog Patagonia Insular el 15 de diciembre de 2007. Disponible en <http://patagoniainsular.blogspot.com/2007/12/chakira-en-chiloe.html>, visitado el 2 de mayo de 2019.

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Marcelo Hauffmann trabajando en una lancha velera a escala. La Poza, abril de 2019.

Por último, los carpinteros de ribera también han incursionado en la construcción de kayak, yates de lujo, y hasta un catamarán rapa nui, que se construyó en Quellón y fue botado en el verano de 2019.

### 4.6.3 Técnicas Constructivas

Existe una diversidad de técnicas constructivas, tanto entre carpinteros, como para enfrentar diferentes desafíos constructivos.

En cuando al desarrollo de modelos previos a la construcción, hay dos escuelas vigentes. La primera, es la técnica tradicional de trabajar con plantillas. Éstas consisten en estructuras de madera que retratan las formas y medidas de un determinado tipo de embarcación, en cortes transversales que resultan claves para poder replicarla: Popa (espejo), mitad y proa. Esta es la técnica que se considera más antigua o tradicional en muchos lugares. Muchas veces estas plantillas son replicadas a una escala diferente, manteniendo las proporciones, lo que permite variar los tamaños de las embarcaciones a construir. Con esta técnica, entra en juego fuertemente la intuición y el “ojo” del maestro, habiendo siempre un nivel de improvisación que se resuelve al momento de presentar el trabajo in situ. Por este motivo, el maestro que usa esta técnica no sabe de antemano cómo quedará exactamente la embarcación resultante. Sin embargo, teniendo presentadas las líneas principales que dan proporcionalidad a la figura, los maestros se “lanzan” a la construcción confiando en que resolverán en la práctica cualquier desafío que se les presente. Cabe señalar que esta técnica permite construir una embarcación sin manejar necesariamente conocimientos matemáticos o de escritura. De hecho, muchos carpinteros tradicionales fueron analfabetos, manejando sólo el sistema numérico.

La segunda escuela, diversa en su interior, es la que desarrolla planos y/o maquetas como modelos previos a la construcción. Este conocimiento fue adquirido por algunos maestros de ribera que trabajaron en astilleros importantes durante el siglo XX o incluso XIX, y que luego enseñaron esta técnica en sus lugares de origen. Parece ser el caso de lo que ocurrió en San Juan, comuna de Dalcahue, donde esta técnica ha sobrevivido hasta hoy. Según Zegers (2005), un carpintero de ribera que tuvo un rol fundacional en esta escuela, sería Eduardo Bahamonde, a fines del siglo XIX:

*Los carpinteros chilotes que empezaban a construir estos barcos entraron en contacto con constructores alemanes, croatas, genoveses, ingleses y españoles en los canales y en los astilleros de Puerto Montt y Punta Arenas,<sup>7</sup> poniendo en juego la destreza náutica heredada de los chonos. Eduardo Bahamonde Navarro, primer constructor conocido de San Juan, aprendió su oficio en Quicaví. Luego, trabajó como cocinero en el astillero Doberti de isla Dawson fundado en 1896 en Punta Arenas por italianos. Ahí aprovechó de aprender sobre la construcción de barcos más grandes. Después, en su poblado natal, pudo aplicar sus conocimientos y traspasarlos a hijos y nietos.*

En cuanto a la confección de piezas estructurales curvas, como la roda, el codaste y las cuadernas, hay cuatro maneras de resolverlas. La primera y más tradicional, es labrarlas sobre madera que tenga una forma natural apropiada a la pieza. Para ello, se buscan árboles nativos con grandes ramas, que den el ángulo deseado. Según el criterio de algunos maestros, es necesario que al menos algunas de las cuadernas, que son clave en la firmeza de la embarcación, sean cuadernas “naturales”. En general las cuadernas más cercanas a la proa se hacen con esta técnica.

La segunda técnica consiste en confeccionar la pieza deseada con otras dos piezas de madera que se ensamblan de manera que den el ángulo deseado. El uso de esta técnica se relaciona directamente con la escasez de montes nativos a los que acudir.

Una tercera técnica consiste en recortar la pieza deseada desde un trozo de madera mayor. Para esto, se dibuja la pieza requerida, y luego se recorta con la motosierra. La roda, el codaste, y la albitana, se resuelven siempre de alguna de estas tres maneras.

Una cuarta técnica, usada sólo para cuadernas, es la pieza sobada o cocida al vapor. Al igual como se hace con las tablas del entablado, y otras piezas que necesitan cierta curvatura, la futura cuaderna se cuece en un tubo metálico con agua dentro, al que se le aplica fuego hasta que el agua hierve y se evapora, impregnando la madera y dejándola flexible, para que luego, con uso de la fuerza, se le dé la forma requerida. Este trabajo resulta bastante pesado, sobre todo cuando se trata de embarcaciones de grandes dimensiones, lo que supone una limitación para maestros que trabajan solos o con un ayudante esporádico.

Sin embargo, la cuaderna cocida es un requerimiento de los encargos hechos desde Valdivia u otras zonas de mar abierto, ya que esta cuaderna tendría una mayor flexibilidad y aguante ante los golpes del mar. En cambio, para la construcción de barcazas (tipo transbordador de vehículos), se requiere que todas las cuadernas sean de forma natural, debido a que deben tener un grosor importante, similar a la roda de una lancha común. Cuando se usa este tipo de cuaderna, lleva además un remache especial.

*Cuaderna natural, de vuelta natural, pero ya natural no va quedando entonces lo que hacen es pongámosles el tablón ancho y le hacen la vuelta, así lo están haciendo ahora porque no es pura madera.*

*¿En el fondo hacen la pieza?*

*Lo hacen de un tablón ancho le hacen la vuelta que de todas maneras no queda tan firme no es como un palo natural porque si usted le hace una vuelta a un palo y le pega un golpe o se da vuelta en una playa así, se quiebra esa huevía, incluso es más firme esto que la cuaderna natural, porque la cuaderna a vapor cede, alcanza a ceder un poco, y la natural se quebró al tiro. Esa que esta fuera no es natural es de ciprés doble una sobre otra que hace 4x2 y clavo de cobre remachado, firme. (cesar bahamonde, 65. Rauco)*

## 4.7 Dimensión económica

### 4.7.1 Cadena Productiva

El carpintero de ribera era capaz, hasta hace unos años, de hacerse cargo de gran parte del proceso constructivo, desde la obtención de la madera hasta entregar la embarcación con cabina, compartimentos interiores, y pintura. Para ello, en lugares aislados como la costa de Hualaihue, o las islas del mar interior, hasta se aserraba la madera a brazo, es decir con sierras manuales. Esta situación ha cambiado con la llegada de los aserraderos, y con el aumento de la demanda de embarcaciones, los carpinteros de ribera externalizan cada vez más la obtención de las maderas estructurales con forma natural, o las reemplazan por piezas armadas.

Por otra parte, una vez terminada la obra de mano del carpintero, e instalado el motor, labor que la mayoría de los maestros sabe realizar, todavía faltan elementos metálicos para habilitar completamente la embarcación. Escotillas, barandas, a veces escaleras, todo esto es realizado por otros maestros especialistas. Lo mismo con la fibra de vidrio con que se recubren en la actualidad la mayoría de las embarcaciones, este proceso es realizado por especialistas externos.

Y luego viene también la instalación eléctrica y el equipamiento con instrumentos de navegación y comunicaciones, como radar, sonda, radio VHF, antenas, entre otros.

### 4.7.2 Caracterización de la demanda

Como ya hemos podido apreciar, en la carpintería de ribera se articulan diversos factores y actores que van conformando el contexto económico en que se desarrolla la actividad. Por una parte, se encuentran las actividades económicas que mueven el grueso de la demanda de embarcaciones artesanales: la pesca artesanal, incluido el buceo y la recolección de algas; la acuicultura, y el transporte de pasajeros. Cada una de estas actividades se encuentra bastante diversificada en el mar interior de Chiloé. El rubro de la pesca en general ha tenido varios cambios, caracterizándose por concentrarse en diferentes especies que se pescan intensivamente hasta llegar a una crisis en su disponibilidad, como lo fueron en el pasado la ostra, el pelillo, el loco, la merluza, y en la actualidad la luga y en menor medida el huiro. En general la pesca depende mucho de la demanda externa, y en la medida que los recursos pesqueros escasean, debido a la sobreexplotación, el estado comienza a subvencionar la compra de embarcaciones a los pescadores artesanales. Así, en este momento el Estado es un cliente de la carpintería de ribera, en el caso del astillero de Omar Gutierrez en el sector de La Poza.

Sin embargo, es preciso destacar la enorme adaptabilidad de la población rural a los cambios en el mercado, que les permite mantener un modo de vida ligado al mar. En la actualidad, muchas comunidades indígenas están solicitando la administración de espacios de borde costero bajo la figura de Espacios Costeros Marinos de Pueblos Originarios, donde proyectan desarrollar actividades de extracción, repoblamiento de especies nativas, y acuicultura de especies nativas, lo que podría generar una continuidad en esta relación con el mar, que redundaría en la continuidad de la demanda de embarcaciones artesanales en la región.

### 4.7.3 Rentabilidad económica del Elemento

El tema de la rentabilidad de la actividad no fue abordado directamente con todos los carpinteros de ribera, ya que muchos de ellos manifestaban una desconfianza inicial en torno al tema. Sabíamos de antemano que los datos que ellos entregaran estarían mediados por intereses o toma de resguardos frente al tema complejo de los impuestos y la falta de formalización del negocio.

Sin embargo, con otros si se pudo abordar el tema. Para empezar, según la apreciación de uno de los cultores, la mayoría de sus colegas no desarrolla un cálculo adecuado de los costos materiales y humanos implicados en la construcción de una embarcación. Sin embargo, según este mismo informante, el 40% del costo final de una embarcación corresponde a materiales. Con el resto se juega entre la mano de obra y la utilidad bruta, dos aspectos que raramente los maestros se preocupan de distinguir, siendo ellos mismos la principal mano de obra. Por otra parte, los gastos fijos y variables tampoco son calculados ni separados de los gastos de la vivienda, junto a la que generalmente están trabajando.

Aplicando este modelo, tenemos que un carpintero de ribera cobra 12.000.0000 de pesos por una embarcación vendida, es decir, el mismo carpintero se ocupa de la obtención de la madera. En esta embarcación, con un ayudante, demora 4 meses. Usaría 4 millones en materiales, y le quedarían 8 millones para todos los demás gastos, incluido su sueldo, el de su ayudante, gastos fijos y variables, todo por 4 o 5 meses. etc.

Hay otros indicadores indirectos de que la rentabilidad de esta actividad no es estable ni permite un ahorro o inversión en mejorar las condiciones de trabajo. La falta generalizada de galpones adecuados para trabajar, por ejemplo. O la incapacidad de construir embarcaciones de manera independiente de un cliente que encargue y ponga los materiales, como se verá en la problematización. La variabilidad de casos es evidente.

*“Una lancha, pongámosle de 12 metros, está valiendo como unos 8 millones vendida.*

***¿Y cuánto se demora en hacer esa lancha más o menos?***

*Unos 4 meses aproximadamente, un poco más, 4 meses aproximadamente.*

***¿Y usted ha hecho el cálculo de esos 8 millones cuanto contempla el costo en materiales?***

*Sí, el 40%, y uno juega con eso para que ojalá quede en un 40% y no pase eso porque uno no tiene estudio pero la parte económica uno lo maneja muy bien, y sabe dónde disminuir gastos y para hacer otra cosa, y así, cuando vino hacer charlas el hombre del FOSIS, supuestamente ellos vienen a enseñar a uno como economizar sus recursos y después cuando estuvo listo, lo hizo todo, le dije profe esto lo que usted hizo yo lo hago con 100, 200 lucas menos, era un proyecto chico un bote de 5 metros yo lo hago con 100, 200 lucas menos, me dijo ¿dónde disminuye? Yo le dije de esta y de esta parte y lo hago de esta y esta forma y lo hago con menos plata, así que me felicitó y me dio una propina de 100 lucas adicionales para sacar otra herramienta de todos los que habemos en el taller me dio esas 100 lucas a mí para otra herramienta más esa parte*

como digo uno no tiene un título pero tiene mucho conocimiento y la sabiduría.

(Nicanor Vera, 51.

Queilen)

*“el que yo le hice a Diego que fue con cabina, mástil, bota vara, forrado adentro, con todas las terminaciones, él le puso motor de borda y salió a navegar y ese le cobré 12 millones y no es plata porque ¿ese demoré más de un año Arturo cierto? Claro, más de un año. (César Bahamonde, 65. Rauco)*

Los carpinteros de ribera que trabajan al aire libre tienen muchos días de paro producto de los temporales frecuentes en la zona. Sin embargo, en los días de lluvia suave sin excesivo viento, trabajan a pesar del tiempo reinante.

#### 4.8 Procesos y mecanismos de transmisión cultural del Elemento.

La transmisión del oficio ocurre predominantemente en el seno de la familia, entendiéndose y valorándose como una tradición familiar. No obstante, no son pocos los casos en que el cultor señala haber aprendido “solo”, es decir, por necesidad e ingenio propios, sin un antecedente familiar. En ambos casos, conviene señalar que la carpintería, en términos generales, es un ámbito de conocimiento de carácter extendido entre la



Juguete en Isla Apiao.

población masculina de Chiloé, donde algunos autores proponen la existencia de una “cultura de la madera”, atendiendo al uso extensivo de ella para resolver un sinfín de necesidades cotidianas. Fruto de ello, se conocen en Chiloé los llamados “artilugios”, entre ellos las prensas para exprimir las manzanas para hacer chicha; las canoas monóxilas usadas no solo para la navegación, sino también como vehículos de carga en la tierra, tirados por bueyes; los molinos de madera y piedra que fueron usados corrientemente hasta la década de los 1970 para hacer la harina de trigo; cerraduras, rieles, carretas, barriles y bateas, y muchos otros artefactos de uso cotidiano.

En el ámbito específico de la transmisión de la carpintería de ribera, hay dos extremos entre los cuales se puede ubicar a cada uno de los casos. El primero, es el de aquellos cultores que reconocen un proceso de enseñanza aprendizaje, generalmente en el seno de la familia; el otro extremo, es el de aquellos cultores que afirman haber aprendido solos, por inteligencia propia. Aun en el caso de los primeros, los que nacieron en el seno de una familia o una comunidad de carpinteros de ribera, en general cuentan que no había una práctica intencionada de enseñanza por parte de sus mayores, sino que el aprendizaje se daba principalmente por la propia curiosidad.

Así lo cuentan César Bahamonde y Guillermo Almonacid, ambos provenientes de lugares reconocidos por su tradición de constructores de ribera (San Juan y Mañihueico):

*“...prácticamente fue viendo, porque esta cosa, como tenemos tantas personas que la cosa la lleva en la sangre, herencia, porque aquí trabajó mi abuelo, hacia goletas, tuvo una goleta grande llamada Asturias. Después mi papá también construyó muchas embarcaciones. Un tío incluso, mi tío, le hizo a Kochifas, don Constantino, una lancha de 26 metros.” (César Bahamonde, Rauco, Chonchi).*

*De chico metido, mi papá haciendo los botes, las lanchas velera, ya sabíamos algo. Acá nos venimos a aprender, nos vinimos a pulir, todos maestros salimos... (Guillermo Almonacid, playa Caracolito, Calbuco)*

*“Por herencia, como se le llama, por herencia, es que tengo abuelos, tíos que han sido trabajadores, el papá también, va como una generación...”  
(Ramiro Millalonco, Isla Apiao, comuna de Quinchao)*

Sí, (aprendí) con mi papá. Claro, que el papá, como le estaba diciendo, él no me enseñó nada, él sabía y ahí yo le ayudaba, pero yo era muy metido en eso... (Adalio España, 75. Quellón)

*Yo, desde que tengo uso de razón mi abuelo hacía embarcaciones ahí al lado. Siempre, siempre, siempre. Y nosotros íbamos a ayudar. Con lo que se podía. De ocho o diez años nosotros íbamos a ayudar a enmasillar. Calafatear a veces, ya cuando fuimos más grandes y nos pudimos el combo (Ricardo Vargas, 44. La Poza).*

Otros han llegado al oficio, no por tradición familiar, sino por necesidad de trabajar, como ayudantes de otros maestros, como en el caso de don José Marín (70), de la comuna de Calbuco:

*Empecé reparando embarcaciones. Aquí, en ese tiempo de los loqueos, había mucha lancha en Carelmapu y había poco maestro como siempre. Vino un caballero de Carelmapu que vivió acá y vino a buscar a dos conocidos que tenía y ya sabía que trabajábamos un poco, yo casi no me quería ir porque en Carelmapu habían buenos maestros, y entonces pudiera uno pegarse una plancha primero. Pero fue distinto porque allá llegamos y nos cotizaron de inmediato. Dios nos ayudaría un poco. Empezamos hacer buenas pegas en ese tiempo, estuvimos toda la temporada allá, arreglamos como 5 chalupones de esos que habían allá, y 3 lanchitas...” (José Marín, Llaco Bajo, Calbuco).*

En todos los casos, el aprendizaje se produce por el interés y habilidad del aprendiz en su calidad de ayudante, o simple observador. Observador no necesariamente de un maestro trabajando, sino de la observación del producto ya elaborado, la que, sumada a nociones básicas de carpintería de ribera, más el don de la inteligencia, bastarán para que el futuro maestro de ribera se lance a la construcción de una embarcación.

En la actualidad hay dos maestros de 29 años, ambos en el astillero Caracolito de Calbuco. En la misma comuna hay dos de 34. El resto de los carpinteros de ribera son todos mayores de 43 años. Sin embargo, aunque todos en general están de acuerdo en que el número de carpinteros de ribera disminuirá en el futuro, siempre los habrá mientras exista la necesidad.

*En realidad, yo creo que no va a morir. Siempre va a haber alguien que va a estar haciendo una embarcación de alguna forma. Y de una manera tradicional. Y que lo va a mejorar por lo que se ha aprendido hasta ahora. Pero sí creo que van a ser menos. O sea, el hecho de que, por ejemplo, la gran mayoría de maestros tengan mi edad (44). Y no más jóvenes. O sea, hay maestros más jóvenes, pero son menos. Son pocos. Eso significa que en algún minuto, nosotros cuando lleguemos a los sesenta, si no hay renovación, vamos a ser, digamos... Va a venir alguien... Sí yo creo que siempre va a haber alguien. (Ricardo Vargas, La Poza).*

#### 4.9 Dimensión social

En general los carpinteros de ribera manifiestan disconformidad por la falta de redes de apoyo a su actividad. El mismo hecho de que algunos de ellos hayan sido reconocidos como Tesoros Humanos Vivos, y el resto no, generó un sentimiento de disconformidad en muchos de ellos. O el hecho de que el reconocimiento social asociado no haya generado de inmediato un programa de apoyo a la actividad. Como sea, cualquier acción que se implemente será considerada tardía en relación a las expectativas generadas.

A partir de la toma de conciencia de que como gremio enfrentan problemas comunes, los carpinteros de ribera del astillero Caracolito en Calbuco se han organizado en una organización funcional, mientras que un grupo de cultores de la Isla Grande de Chiloé, han formado una corporación con el fin de buscar soluciones colectivas a estos problemas. Los cultores que forman esta corporación pertenecen a las comunas de Dalcahue, Castro y Quellón.

## 5 ANÁLISIS Y PROBLEMATIZACIÓN

### 5.1 Análisis general

La carpintería de ribera en la región de Los Lagos se perfila como un oficio con alta proyección de continuidad, a pesar de las dificultades existentes, que no son pocas ni de fácil solución. El trabajo de documentación del oficio, si bien no ha sido exhaustivo, es relativamente conocido y valorado por los cultores. Varios de ellos han sido entrevistados por investigadores y programas de televisión, se conoce además el reconocimiento que recibiera un grupo carpinteros de ribera de Hualaihue como patrimonio humano vivo en el año 2015.

La carpintería de ribera se perfila hoy como un oficio con alta capacidad de resiliencia, que ha sabido adaptarse a múltiples cambios, aprovechando nuevas oportunidades de desarrollo, y dejando de lado sin mayor nostalgia aspectos tradicionales como la obtención directa de las maderas por parte del maestro, el uso de maderas nativas, y la construcción de lanchas veleras, entre otros.

El uso intensivo del mar en el área cultural de Chiloé, representa un mercado hasta el momento inagotable para el oficio, toda vez que incluso la llegada de nuevos materiales ya alcanzó su tope de desarrollo, y finalmente no significó la desaparición de la carpintería de ribera.

La comuna de Hualaihue destaca por el alto desarrollo del oficio, llegando a ser parte de la identidad territorial, así como en menor medida la península de Huequi y el fiordo de Reñihue en la comuna de Chaiten.

### 5.2 Problematización

En el proceso investigativo, mediante las entrevistas, la observación en terreno y los talleres colectivos, fue posible identificar una serie de factores que mantienen a los cultores de esta actividad en un constante estado de disconformidad, a la vez que representan factores de riesgo para la continuidad de la actividad, toda vez que desincentivan a las nuevas generaciones a continuar con este trabajo. A continuación, las presentamos en orden de prioridad en cuanto al abordaje de soluciones, secuencia lógica sugerida desde los propios cultores durante los talleres de validación.

#### 5.2.1 Restricciones al uso de la ribera como espacio tradicional de trabajo

La ley de concesiones marítimas restringe el uso de las playas y terrenos de playa de forma libre como había sido usual desde siempre en el mar interior de Chiloé, lo que constituye un gran problema para los maestros de ribera. La construcción de embarcaciones se realiza muchas veces en terrenos de playa (franja de 80 metros sobre la línea de alta marea), mientras que las reparaciones se hacen en la playa (espacio intermareal) en los periodos de marea baja. La marina

es la encargada de fiscalizar que estas restricciones se cumplan, cuestión que está ocurriendo paulatinamente. Si bien hay lugares donde los maestros no han sido molestados, hay otros donde esto sí está generando problemas.

*“en las reparaciones ya no tampoco dejan trabajar en la playa, la autoridad marítima, ellos me sacaron un parte este invierno, (siendo que) yo no voy hacer contaminación, porque todos los residuos que uno saca, los quema, somos enemigos de dejar basura en la playa, pero me sacaron un parte por estar haciendo posesión en la playa”. (Erico Vargas, Isla Quihua, Calbuco)*

Según la autoridad marítima, para su reparación, las embarcaciones se deben sacar a tierra o tener un varadero autorizado. Sacar una lancha a tierra resulta muy costoso, ya que por su peso se debe ocupar maquinaria pesada.

Un caso significativo es el del astillero de playa Caracolito en Calbuco, donde trabajan más de 20 personas, en un terreno de playa. En el año 2018 fueron notificados de que deberían hacer abandono del lugar, debido a la existencia de un proyecto municipal que instalaría una multicancha en el lugar. Gracias a las gestiones realizadas por los mismos maestros, y con apoyo de la subsecretaría de Patrimonio Cultural, han logrado obtener un permiso provisional para permanecer en el lugar, mientras negocian la obtención de una concesión marítima y la modificación del proyecto municipal, con el fin de conciliar ambos usos del espacio.

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Carpinteros de Ribera de Caracolito, Calbuco

La mayoría de los carpinteros de ribera no cuentan con concesiones marítimas. Esto les ha traído como consecuencia verse amenazados incluso de quedar encerrados sin acceso al borde costero. Es el caso de don Arturo Vargas (70) del sector de Tenglo Bajo en Puerto Montt, camino costero a Chinquihue. El sector tiene una alta presión de uso del borde costero, sucediéndose ininterrumpidamente concesiones de empresas, marinas y muelles. Don Arturo ha trabajado toda su vida aquí. Cuenta que ya en el año 1972 él hizo las primeras solicitudes de concesión. Pero nunca tuvo una respuesta satisfactoria, hasta que se enteró que sobre su espacio de playa hay otra concesión otorgada. No obstante, sí logró al menos regularizar el terreno de playa donde tiene su casa y su taller, pero de ser ocupada la playa por la empresa que tiene la concesión marítima, se quedará sin acceso a la playa.

*“Y ahí volví a quedar sin playa, siempre he estado a la maleta trabajando, toda la vida me ha faltado playa” (Arturo Vargas, tenglo Bajo – Puerto Montt).*

Además, son varios los carpinteros de ribera que plantean que la autoridad marítima no es expedita en otorgar concesiones marítimas a los carpinteros de ribera, a diferencia de lo que ocurre con grandes empresarios. Esto también desincentiva la tramitación de concesiones marítimas.

Luego, entra a gravitar el tipo de concesión necesario para el desarrollo del oficio. En general, los carpinteros de ribera solicitan una concesión para varadero de embarcaciones, logrando un espacio en el que pueden desarrollar su trabajo. Sin embargo, en este tipo de concesión no pueden construir un galpón, situación vivida por Ambrosio Aguilar en Quellón, quien aun teniendo una concesión, fue multado por construir galpones en ella.

Luego, la obtención de una concesión para astillero, tiene costos mucho más altos, debido a que no existe en la normativa vigente una distinción entre diversas escalas de astilleros, homologándose un astillero artesanal con uno de carácter industrial. Resulta evidente la necesidad de que se genere una figura apropiada para acoger la actividad de la carpintería de ribera, con la incorporación de la figura de astillero artesanal.

La ley 20.249, que crea los Espacios Costeros y Marinos de Pueblos Originarios, también se ha constituido en una nueva barrera para la obtención de concesiones, ya que los espacios solicitados por las comunidades indígenas quedan bloqueados para otras solicitudes hasta su resolución en la CRUBC (Comisión Regional de Uso del Borde Costero), cuestión que puede demorar varios años. Esto ha causado problemas incluso para obtener permisos de escasa importancia (PEI), que son autorizaciones temporales que se suelen solicitar para reparar embarcaciones. Sin embargo, la misma ley abre una puerta para su solución a mediano o largo plazo, ya que la carpintería de ribera puede ser considerada una actividad tradicional del borde costero, y bastaría que las comunidades indígenas así lo reconozcan y lo consideren dentro de un futuro plan de administración de esta normativa.

### 5.2.2 Restricciones normativas que obstaculizan la obtención de materias primas

Las leyes orientadas a proteger el bosque nativo son consideradas un obstáculo importante para conseguir las maderas nativas necesarias en la carpintería de ribera, especialmente pensando en las piezas estructurales de las embarcaciones. La necesidad de contar con planes de manejo para poder extraer y transportar estas maderas se vuelve muchas veces un obstáculo insalvable, y en estos casos muchas veces se trabaja de manera ilegal, con los riesgos de multas que esto implica. En el caso de territorios como Calbuco, donde prácticamente no quedan áreas cubiertas de bosques nativos antiguos, los árboles apropiados sólo se encuentran en quebradas (también llamadas zanjones), donde por su escasez, los dueños no tienen planes de manejo extractivos, y tampoco les vale la pena hacer el trámite de obtenerlo para sacar tan bajo volumen de madera.

Para traer madera nativa desde otros territorios, además del alza en el costo del material, se enfrentan a los controles de transporte de la madera, donde carabineros o la misma CONAF fiscalizan que la madera, cuenten con las guías de libre tránsito que debe expender la misma CONAF.

En relación a esto, los carpinteros de ribera consideran que en general, su actividad no causa un daño considerable al bosque nativo, ya que se trata de una actividad que da un valor agregado a la madera, y no la necesita en cantidades muy grandes, a diferencia de la leña o la madera aserrada que se saca de los bosques de la zona. Al respecto, se plantea la necesidad de generar información confiable respecto a los volúmenes de madera nativa utilizados en la carpintería de ribera.

Existe una percepción generalizada de que CONAF es especialmente duro con los pequeños propietarios, mientras hace vista gorda con los empresarios, lo que genera un sentimiento de rabia e impotencia ante esta injusticia.

Si bien para los carpinteros de ribera que trabajan de manera estable e intensa, como en el caso del astillero Caracolito en Calbuco, esta situación se salva adaptándose a usar las maderas que ofrece el mercado, como el ciprés y el eucalipto, para los carpinteros de ribera de lugares más aislados, acceder a la madera de mercado resulta tan caro que inviabiliza la actividad y/o la competitividad.

Se debe tener en cuenta que, en todo ámbito, hay una resistencia natural a aceptar restricciones que antes no existían, y a realizar trámites burocráticos a los que los campesinos, en este caso los proveedores de la madera, no están acostumbrados a hacer, resultándoles extremadamente fastidioso, debido entre otros factores, a la percepción de que en los servicios públicos la atención hacia la gente humilde es mala, que los funcionarios atienden con impaciencia y mala voluntad, etc.

Con todo, los carpinteros de ribera están conscientes de que las leyes de protección de los bosques son necesarias, y que la conservación de los bosques es un beneficio para esta actividad. Las dificultades se centran en la obtención de los planes de manejo, y más atrás, en los problemas de títulos que muchas tierras tienen. El título de propiedad es una condición previa inexcusable para poder obtener un plan de manejo. Incluso hay carpinteros de ribera que poseen terrenos con bosques, por herencia, pero no han hecho los trámites de posesión efectiva y subdivisión con los otros herederos, trámite conocido como regularización de la tierra.

Por otra parte, las áreas boscosas, tanto en Chiloé como en Hualaihue, antiguamente eran consideradas como de uso libre, y solían ser de propiedad fiscal. En la actualidad, muchas de estas tierras han pasado a ser parte de áreas protegidas, o bien se ha constituido la propiedad privada sobre ellas. Algunas siguen siendo fiscales, pero en todos los casos, ya no son de libre acceso para la extracción de maderas.

### 5.2.3 Condiciones de trabajo inadecuadas

La mayoría de los carpinteros de ribera señala que el oficio implica condiciones de trabajo que son duras, por tratarse de un trabajo pesado, que se realiza a la intemperie, o bien bajo galpones precarios, generalmente cerrados sólo por el norte y el oeste, es decir, apenas protegidos de las lluvias.

En especial, se trabaja a la intemperie cuando se trata de embarcaciones grandes, mayores a 10 metros, ya que no tienen la posibilidad de construir galpones tan grandes. Esta situación se traduce en la necesidad de tener que trabajar en condiciones de mal tiempo, expuestos al frío a muchas veces a la lluvia, así como también al sol en el verano. En caso de fuertes lluvias o de temporal, simplemente no se puede trabajar, lo que retrasa el trabajo, alargando los tiempos de entrega.

*¿En Laitec (trabajaba) en la playa o en un galpón?*

*No en la playa pelada, antes casi no había galpones, los galpones los utilizaban más para guardar animales no más, para todo eso, antes yo trabajaba a puro campo y el clima era mejor que ahora, antes se notaban los veranos, se notaba todo (Omar Tabie, Quellón)*

La mayoría de los carpinteros de ribera ya han visualizado la necesidad de contar con galpones adecuados para trabajar, lo que les permitiría además trabajar con tecles o roldanas para mover piezas pesadas, lo que aliviaría significativamente el trabajo.

*me gustaría por eso le preguntaba si iban a hacer proyectos porque me interesaría un galpón, o un mejoramiento más que sea porque es lo fundamental para el trabajo sea invierno verano, porque trabajar afuera hecha a perder toda la madera. En cambio, acá se mantiene fresquito en el verano y en el invierno uno puede trabajar, tengo que tener mi galpón sería bueno, de lujo sería. (Eliaser Ojeda, Tentelhue, Hualaihue).*

La rudeza de las condiciones de trabajo, se plantea como uno de los principales factores que desincentivan la continuación del oficio por parte de los jóvenes. Tanto porque los mismos jóvenes ven esta dificultad, como también porque hace a los mismos carpinteros de ribera desear que sus hijos no se dediquen a este oficio.

*“el trabajo en sí es muy bruto. Y no se puede ahorrar tanto. Entonces, nosotros en la vejez llegamos a un punto donde nuestro cuerpo no nos da más y tenemos que dejar el oficio. El tema de la Salud en Chile es malísimo. Yo creo que no es un tema solamente nuestro. Si se pudiera mejorar sería espectacular. Pero sí yo creo que pasa por un tema de... Eh, ¿cómo se puede decir?... que tengamos más recursos. O que cada maestro pueda tener mejores herramientas. Para que pueda sostenerse a la larga más tiempo. O sea, hoy en día la gente... A ver, maestros de cincuenta años, cincuenta y cinco años, ya quieren tirar la toalla. Porque simplemente no les da el cuero...”*

La posibilidad de invertir en el mejoramiento de los galpones y espacios de trabajo en general, pasa primero por asegurar el terreno en que se emplazan estos espacios, es decir, por las concesiones marítimas.

#### 5.2.4 Disponibilidad de maderas

La disponibilidad de maderas para la carpintería de ribera, es un tema que tiene diversos matices. Uno de ellos es el transporte de maderas a sectores rurales o isleños alejados de las ciudades. Otro, la pérdida del bosque nativo.

El tema del transporte se vive, por ejemplo, en la isla Apiao, comuna de Quinchao. Ramiro Millalonco (40) es hijo de Juan Millalonco, reconocido maestro de ribera del sector, y continuador por tanto de esta tradición en esta isla. Él nos señala que

*...la madera para nosotros queda difícil para transportarlo, entonces eso nos hace dificultoso las pegas, hemos perdido pegas por el hecho de no tener harta madera, entonces por eso estoy construyendo esta lancha para que pueda ir hacia la cordillera y comprar maderas curvas o codastes, o cualquier otro negocio que tenga que ver. (Ramiro Millalonco, Isla Apiao, Quinchao).*

La mayoría de las islas más pequeñas del mar interior, no cuentan ya con bosques nativos adultos. Excepción a la regla son las islas Butachauque, Talcan y Tranqui. Es por ello que se están utilizando el eucalipto y el ciprés macrocarpa para las quillas y entablados, respectivamente, mientras que para las cuadernas y otras piezas con formas curvas, se siguen usando árboles nativos como el coigüe o el tique.

***puede ser un problema a futuro el tema de la madera...***

*Si eso va ser, seguro va ser eso, ya vamos por esa parte, está escaseándose harto, por eso es que tenemos nuestro atrasos entre todos los carpinteros que somos acá, que las maderas no se hacen rápido, los madereros se demoran y ahí vienen los incumplimientos en fecha nosotros los constructores. (Omar Tabié)*

Para enfrentar estas limitaciones, los maestros de ribera han adoptado varias estrategias. Una de ellas es reemplazar las piezas con forma natural, por piezas armadas. Así, se arman los codastes y rodas, y también las cuadernas, especialmente aquellas que, por sus dimensiones, no pueden ser dobladas a vapor, o resultaría muy trabajoso. Estas estrategias variarían entonces según el tamaño de la embarcación, según la tradición constructiva de cada maestro, y también según el encargo puntual que tengan. Como hemos visto, las lanchas encargadas desde la región del Bío Bío, para uso en mar abierto, son construidas con cuadernas dobladas a vapor, que tendrían una mayor flexibilidad y por lo tanto aguante a los embates de las olas, evitándose el uso de la cuaderna con forma natural.

En general, la escasez de maderas nativas se ve con resignación, y no se considera un factor de riesgo determinante para la continuidad del oficio, ya que mientras exista la demanda de embarcaciones, los carpinteros de ribera se las arreglarán para conseguir la madera.

#### 5.2.5 Falta de Seguridad Social:

Los carpinteros de ribera no cuentan con ningún tipo de previsión para la jubilación, así como tampoco a un sistema de seguridad en salud, salvo el sistema público básico. Si bien este tópico fue escasamente mencionado por los cultores de manera espontánea, al ser planteado en talleres o preguntado en las entrevistas, todos concuerdan en que la falta de seguridad social es otro

factor que desincentiva la continuidad del oficio. Al parecer, ésta es una más de las situaciones negativas que se aceptan con resignación fatalista dentro del gremio, como una condición inevitable e intrínseca de este tipo de oficios tradicionales que se cultivan de manera independiente.

Como muchos de los carpinteros de ribera son ya personas de edad, cualquier medida que se tome en este sentido, debe tener efecto retroactivo. Algunos piensan que se deben implementar medidas de apoyo a los maestros que se retiran de esta actividad. En efecto, en caso de enfermedad, hoy los carpinteros de ribera sólo pueden recurrir a sus propios medios y/o a la solidaridad de los vecinos.

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Don Benigno Marín, carpintero de ribera, junto a su esposa, sector Punta Hurón, comuna de Hualaihue.

Ricardo Vargas, carpintero de una generación intermedia, con 44 años, sostiene que el oficio tiene un reconocimiento social aceptable, la carpintería de ribera ya es considerada un patrimonio cultural en la práctica, es planteada incluso como un atractivo turístico de la comuna de Hualaihue, pero sin embargo esto no se condice con las condiciones en que viven los maestros de ribera, en especial los mayores.

*Yo creo que el oficio en este minuto está más que reconocido. Por algo quiere ser patrimonio inmaterial y todo. Pero las personas que lo realizan no han sido reconocidas como debieran ser. Y no lo digo por mí. Lo digo por gente que viene de mucho antes que yo. Gente que se murió esperando cosas. (Ricardo Vargas, La Poza, comuna de Hualaihue).*

### 5.2.6 Falta de autonomía económica

Si bien este punto fue mencionado por pocos cultores, consideramos que tiene aristas que son compartidas por muchos cultores. Muchos carpinteros de ribera trabajan sólo cuando tienen un encargo. El problema de esto es que a veces los clientes comienzan a hacer nuevas exigencias, en el proceso de construcción, que no habían sido acordadas en el trato inicial. Cuando el trabajo ya está avanzado, al carpintero tampoco le conviene pelearse con el cliente, el que generalmente ha puesto el capital inicial o la madera para la construcción, y parte de los honorarios. Es decir, los carpinteros de ribera quedan amarrados a una relación que puede resultar incómoda e inconveniente económicamente.

El trato que se realiza entre el carpintero de ribera y el cliente, en general no considera el surgimiento de problemas imprevistos como enfermedades, dificultades en la obtención de madera, mal tiempo, entre otros. O a veces es el cliente quien tiene problemas económicos que le impiden financiar la finalización de la embarcación, y por ello muchas veces se observan embarcaciones a medio construir en las playas o alrededor de los astilleros.

El anhelo planteado por un par de ellos, es poder tener un capital que les permita construir embarcaciones de manera autónoma, y tener luego la libertad de venderlas a un precio justo, cuestión que en general no pueden lograr.

Este tema, sumado a los problemas ya expresados de la falta de espacios adecuados para trabajar, nos hablan de la precariedad en que se desarrolla la actividad actualmente. El mercado parece estar acomodado a esta precariedad y bajo costo asociado en la obtención de las embarcaciones. Como corolario, algunos carpinteros mencionan que no les conviene formalizarse porque perderían beneficios sociales, como becas y bonos, lo que habla de que estos subsidios estatales son importantes en la economía familiar.

### 5.2.7 Riesgos y condiciones del mercado actual

Hay algunos factores que por el momento hacen incierta la fortaleza del mercado de las embarcaciones de madera en el futuro. Uno de ellos es el agotamiento de hecho o previsto para actividades económicas que hasta hoy han sido de gran importancia en el mercado, como la pesca artesanal y la salmonicultura. La primera debido a las restricciones que cada vez más se hacen sentir hacia los pescadores artesanales, incluyendo buzos, ya que las cuotas de pesca cada vez se restringen más, desincentivando enormemente la actividad pesquera artesanal, que como es sabido, también es una actividad muy dura y de alto riesgo. La salmonicultura, por su parte, parece haber llegado a un máximo de desarrollo en la región, hasta que se vio afectada por el virus isa y el fenómeno de florecimiento de algas nocivas del año 2016, que causó la muerte masiva de peces. Ante este escenario, la industria salmonera se ha dispuesto a fortalecer su presencia en las regiones de Aysén y Magallanes, las cuales se encuentran hoy con una moratoria en la entrega de concesiones acuícolas, que se abre en el año 2020.

Otro factor que incide en la merma de la demanda, es la mayor durabilidad de las embarcaciones actuales, su mayor resistencia a las condiciones ambientales, en especial al molusco de la broma, debido a que hoy casi todas las embarcaciones se recubren con fibra de vidrio, lo que aumenta a más del doble la vida útil de una embarcación, y además reduce enormemente la necesidad de reparaciones en el casco.

*Hace como dos años que no tenía pega yo. Como le digo por el asunto mismo de la fibra, porque las lanchas las forran con fibras y se mantienen mucho más tiempo, la madera entonces eso hace que las embarcaciones no se echen a perder tan pronto* (Manuel Vargas, Ancud)

En contraparte, la industria del turismo se perfila con una creciente demanda de embarcaciones, en varias ocasiones demandando embarcaciones de estilo lancha velera. Asimismo, se han construido algunas embarcaciones “de lujo” que hoy se usan en investigación u otro tipo de expediciones.

#### 5.2.8 Transmisión del conocimiento y continuidad del oficio.

Debido a los factores ya mencionados, los carpinteros de ribera observan que existe poco interés de parte de los jóvenes por continuar con este oficio, salvo importantes excepciones. En este contexto, algunos carpinteros de ribera apuntan como posible solución, la profesionalización del oficio, sin dejar de conservar los conocimientos tradicionales. Esto sin perder de vista el carácter pragmático que en general ronda en el ambiente, que tampoco problematiza mayormente la posibilidad de que el oficio desaparezca. La mayoría de los cultores que están por retirarse, se muestran cansados y muchos de ellos decepcionados de que el reconocimiento social que ha alcanzado la carpintería de ribera en los últimos años, no se haya traducido aún en un apoyo material a los cultores. Es por ello que se ha planteado, en los encuentros grupales de Calbuco y Hualaihué, que una escuela formal de carpintería de ribera podría ir también en este sentido, empleando a los mismos carpinteros como docentes.

Esto supondría un cambio radical en cuanto a la aprehensión del oficio. Como ya se esbozó más arriba, los maestros se sienten orgullosos de haber llegado a ser lo que son, ya sea por que lo llevan en la sangre, es decir, por herencia familiar, y/o por haber tenido la inteligencia, curiosidad y atrevimiento de construir sus primeras embarcaciones. Como dice uno de los entrevistados, “no cualquiera tiene cabeza” para llegar a ser un carpintero de ribera. La existencia de una escuela de carpintería de ribera supondría saltarse ese paso que viene tan desde lo personal, que es construir la primera embarcación. Muchos de los que aprendieron solos partieron construyendo una maqueta o bien un pequeño bote.

Pero también hay una conciencia benévola en cuanto a que los jóvenes de hoy no se acostumbrarían a la rudeza de la vida rural antigua, en la que ellos desarrollaron el oficio. Por lo tanto, la institucionalización, la normativización incluso, se ven como males necesarios para la continuidad del oficio en el futuro.

### 5.3 Recomendaciones para la salvaguardia

La suma de problemas, riesgos y amenazas mencionadas anteriormente, configuran un sentimiento de asfixia del oficio, sentimiento que no ha logrado descomprimirse a partir de su reconocimiento social como PCI. La expectativa hacia el Estado es, o mejor dicho fue, muy alta en general. Se esperaba que el reconocimiento como PCI trajera mejoras en las condiciones de trabajo con más rapidez. El incumplimiento de esta expectativa ha generado un ambiente de fuerte desconfianza hacia la institucionalidad, a pesar que también hay quienes entienden la complejidad de generar políticas públicas. Un buen ejemplo de esta desconfianza se puede leer en la conformación de una corporación formada por un grupo de carpinteros de ribera de Chiloé, que buscan por esta vía acceder a fondos internacionales para mejorar sus condiciones de trabajo y asegurar la continuidad del oficio, eludiendo así la dependencia del Estado.

El plan de salvaguarda debe diseñarse teniendo en consideración este escenario complejo, que no debe excluir la incorporación en el futuro de los maestros que no quisieron ser parte de este estudio y registro de PCI.

El plan de salvaguarda en esta región debe considerar, principal y urgentemente, acciones que vayan en directo mejoramiento de las condiciones de trabajo de los carpinteros de ribera. Sin embargo, tampoco esta solución debe abordarse como apoyo al negocio, por ejemplo con instrumentos de CORFO u otros organismos que apunten hacia la formalización. La mayoría de los carpinteros de ribera no está dispuesta a participar en fondos concursables, aunque esta línea de acción sí puede y debe ser complementaria a otras.

La solución a los problemas de concesiones marítimas y la búsqueda de financiamiento para galpones serían la única manera de que el gremio vuelva a tener confianza en la acción del Estado. El primero objetivo de un plan de salvaguarda debería ser, entonces, recuperar la confianza necesaria para poder a continuación abordar los otros problemas identificados.

Es importante que en las acciones de salvaguarda se considere a todos los cultores, tanto los que participaron de este estudio como aquellos que no lo hicieron voluntaria o involuntariamente.

## Referencias Bibliográficas

Chapanoff, Miguel. 2001. «La Invención del No Lugar: El Maritorio en la Noción de los Navegantes del Archipiélago de Chiloé» ponencia presentada en el simposio: Etnografías del Siglo XXI, en el Cuarto Congreso Chileno de Antropología (19 al 23 de Noviembre de 2001, Santiago). <http://rehue.csociales.uchile.cl/antropología/congreso/s0311.htm> consultado el 15 de agosto de 2006.

Garnham, José 2009 “Lanchas Chilotas, Un Patrimonio Histórico y Cultural de Chile”.

Harambour, A. 2019. “Carpintería de Ribera. Antecedentes históricos región de Magallanes” Pre-Informe. Documento de trabajo interno. Convenio SNPC – UACH.-

Lira, Nicolás (2008) “Canoas Monóxilas en el Centro Sur de Chile. Navegando sobre Los Árboles”

Núñez, David (2018) “Chonos, Payos y Williche del Sur de Chiloé: Pasado y Presente de la Negación de un Pueblo”, en Centro de Estudios Sociales de Chiloé “Archipiélago de Chiloé, Nuevas Lecturas de un Territorio en Movimiento”.

Ortegón, Edith. 2018. Configuración del maritorio y la maritimidad a partir de la declaratoria de áreas protegidas. Casos isla Múcura e isla La Plata. Tesis para optar al grado e Magister en Geografía Universidad Nacional de Colombia Facultad de Ciencias Humanas, Departamento de Geografía Bogotá, Colombia 2018

Saavedra, G. 2019. “Navegación en el espacio costero tradicional y pequero artesanal de Aisén (y del mar interior suraustral)”. Pre Informe. Documento de trabajo interno. Convenio SNPC – UACH.-

Strabucchi, Rodney “Carpinteros de Ribera” en Museo Chileno de Arte Precolombino (2016) Chiloé: <http://www.precolombino.cl/wp/wp-content/uploads/2016/12/chiloe-completo-0001.pdf>

Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Expediente de postulación al inventario PCI de Chile Carpintería de Ribera Chilota.

Tamayo, Marco (2011). Las vetas de un saber mestizo. Maestros de ribera de Hualaihué. Valdivia, Ediciones Kultrún.

Ther, Francisco y Álvarez R. 2011 “Geoantropología de los Imaginarios del Mar Interior de Chiloé”, proyecto Fondecyt 1121204.

Ther, Francisco. 2011. Configuraciones del Tiempo en el Mar Interior de Chiloé y su relación con la apropiación de los Territorios Marítimos. En revista: Desarrollo e Meio Ambiente, n. 23, p. 67-80, jan./jun. 2011. Editora UFPR

- Instrumentos de Planificación consultados.
  - Plan Municipal de Cultura Calbuco.2014
  - Plan Municipal de Cultura Ancud. 2017
  - Plan Municipal de Cultura Dalcahue.2017
  - Plan Municipal de Cultura Castro.2018
  - Plan Municipal de Cultura Hualaihue.2014

