

# CARPINTERÍA DE RIBERA EN LA REGIÓN DE MAGALLANES

## RESUMEN DE INFORME DE INVESTIGACIÓN PARTICIPATIVA

DIRECCIÓN DE VINCULACIÓN CON EL MEDIO – UNIVERSIDAD AUSTRAL DE CHILE  
SUBDIRECCIÓN DE PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL – SERVICIO NACIONAL DEL PATRIMONIO CULTURAL



Luis Antonio Vásquez. **Encargado de Investigación Participativa e Informe de avance**  
David Núñez, Marcela González, Francisca Poblete. **Análisis y elaboración de informe final**  
Rodrigo Jara. **Fotografía y Audiovisuales**  
Patricio Contreras. **Información geográfica**  
Aldo Farías y Barthélémy Charré. **Cartografías**  
Ruth Simeone. **Contraparte Regional SPCI**  
Sebastián Lorenzo. **Contraparte Nivel Central SPCI**

NOVIEMBRE 2020

## Índice

Presentación.....	2
Definición del elemento.....	5
Comunidad Cultora .....	7
Descripción del Elemento .....	10
Antecedentes Históricos .....	10
Dimensión Simbólica.....	14
Dimensión Temporal, Material y Económica .....	15
Transmisión de Saberes .....	18
Problemáticas.....	20
Bibliografía .....	22

## Índice de imágenes

Imagen 1: José Tacul y su familia. Álbum familiar. Punta Arenas .....	Portada
Imagen 2: Mapa de Cultores, Carpinteros de Ribera en la región de Magallanes .....	4
Imagen 3: Borde costero en el estrecho de Magallanes; Astillero de Juan Cariñanco.....	5
Imagen 4: Construcción de obra muerta. Taller de José Tacul, Punta Arenas.....	7
Imagen 5: Imagen: Litoral de Estrecho de Magallanes, donde Trabaja Juan Chiguay.....	9
Imagen 6: Salas Calderón y Martín González, en Villa Ukika, Puerto Williams.....	12
Imagen 7: Mapa Histórico Cultural: lugares de origen de familias y saberes de carpintería de ribera.....	13
Imagen 8: Herramientas de José Tacul. Fuente: Propia. Taller de José Tacul, Punta Arenas.....	16
Imagen 9: Tubo de acero para cocer madera. Astillero Francisco Vidal .....	17

## Presentación

La realización de esta investigación se relaciona con la **implementación de orientaciones UNESCO** a través del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio<sup>1</sup> y la **“Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial” (2003)**. Las orientaciones allí planteadas fueron suscritas por Chile el año 2008, ratificando esta decisión el año 2009: a partir de entonces, el Estado chileno acoge el llamado a desarrollar medidas para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial, partiendo por la elaboración de inventarios de actualización periódica.

En el caso específico de la Investigación Participativa sobre Carpintería de Ribera en la Región de Magallanes, el presente documento consiste en un primer levantamiento de información que responde a la solicitud de los cultores, proyectando la aplicabilidad de los resultados en función de procesos de salvaguardia que articulan etapas sucesivas, involucrando de manera activa a las comunidades y cultores participantes.

La Carpintería de Ribera que se desarrolla en la Región de Magallanes es un oficio especializado que consiste en la construcción artesanal de embarcaciones de madera, destinadas a actividades pesqueras, de transporte y turísticas, aprendido de forma oral a través de la práctica. Entre los saberes tradicionales que le caracterizan se identifica un conjunto de conocimientos ecosistémicos sobre la flora local, muy relevante para la selección de maderas nativas en lugares cercanos a Punta Arenas, Puerto Natales, Puerto Edén y Puerto Williams. Así también, el conocimiento sobre mareas, clima y navegación articula memorias territoriales indígenas de larga data.

La **carpintería de ribera es una práctica constructiva dinámica** adaptada tanto a las características regionales como a las exigencias del mercado local e internacional, incorporando innovaciones materiales y tecnológicas en su expresión y diversidad, transmitidas de generación en generación, a través de redes familiares así como entre compañeros de oficio.

Como elemento del patrimonio cultural inmaterial, se trata de una **técnica artesanal tradicional que integra conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo** (UNESCO, 2003). Se posiciona como una expresión compleja, que informa de paisajes construidos por movilidad lacustre, ribereña y marítima, incluyendo modelos y ciclos productivos en permanente tensión. Uno de sus aspectos más valorados, es la capacidad de articular diversos elementos del territorio sur austral en perspectiva temporal, logrando a su vez, proyección en el mar austral.

El informe que presentamos, contiene resultados del estudio en 2018 y 2019 que serán relevantes para el posterior diseño del Plan de Salvaguardia. Tuvo por objetivo identificar y caracterizar el elemento desde la perspectiva de sus cultores, relevando características 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. Implicó documentar el desarrollo estos saberes identificando dinámicas geográficas y socioculturales, incluyendo áreas distantes como Puerto Williams y Puerto Edén. Se identificó a cultores o maestros explorando sus trayectorias en el oficio, modos de organización productiva y perspectivas de continuidad. Se avanzó en el reconocimiento participativo de problemáticas en el ejercicio del oficio, identificando factores que inciden la continuidad en su práctica, indagando en la disposición de la participación, análisis y reflexión de la comunidad cultora en el proceso, para el desarrollo de estrategias de salvaguardia, en la perspectiva de mantener y proyectar estos saberes en el tiempo.

---

<sup>1</sup> Hasta el año 2018, Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, orientando esta labor a través de su Departamento de Patrimonio Cultural.

El desarrollo del estudio priorizó un abordaje metodológico cualitativo, basado en el trabajo de campo desde un enfoque etnográfico participativo. Se aplicaron entrevistas con distinto grado de estructuración según interés y disponibilidad de los cultores contactados, todos ellos carpinteros 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 al paisaje local, junto con intentar reconocer sus perspectivas y opiniones sobre la continuidad de esta práctica.

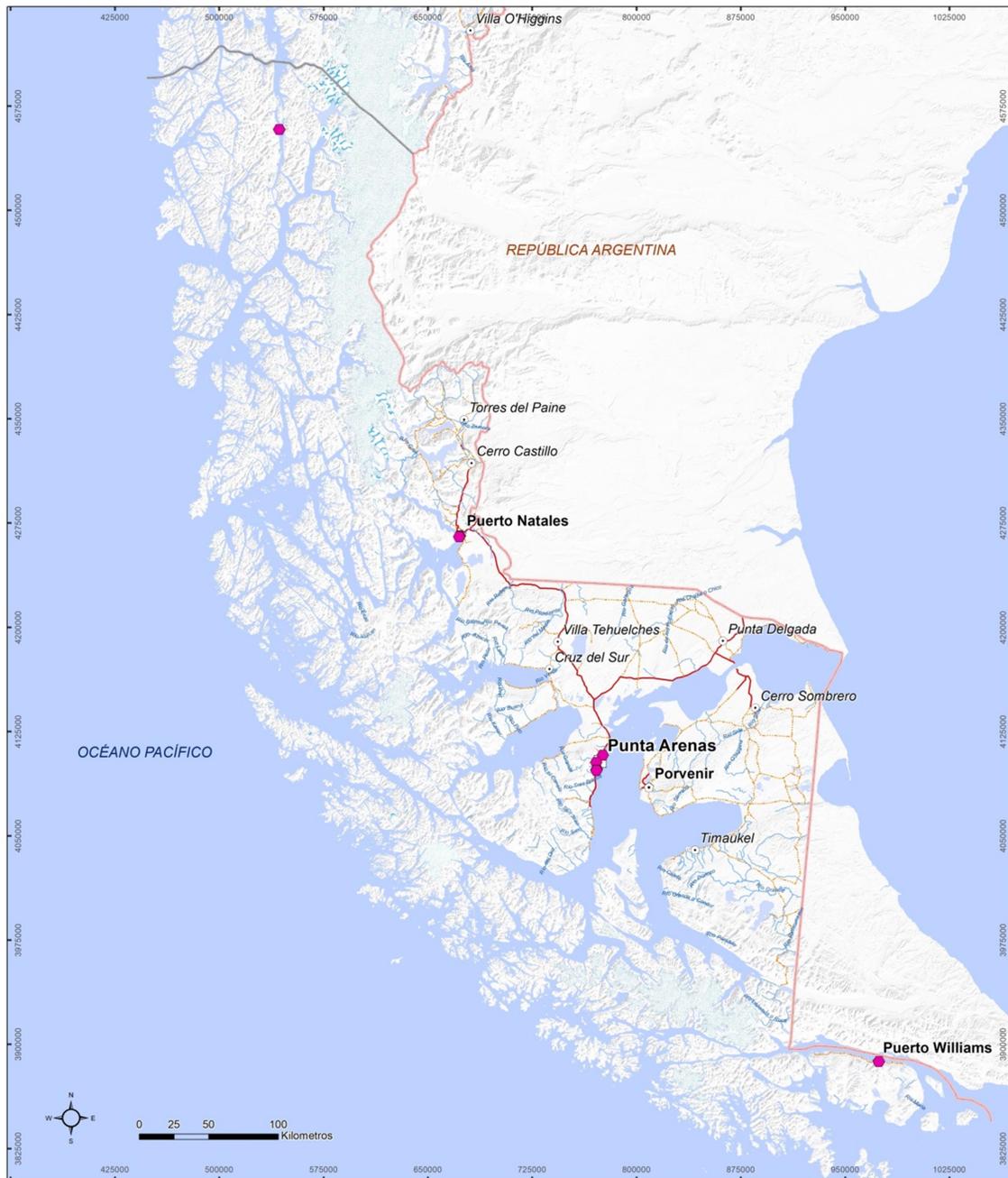
Se identificó a **25 cultores del oficio**, en las comunas de Punta Arenas, Puerto Natales y Cabo de Hornos: en específico, en las localidades de Puerto Edén, Puerto Natales, Punta Arenas (en la ciudad; el sector Río los Ciervos; y el Sector Río Seco) y en Puerto Williams.

Tabla: Carpinteros de ribera identificados en la Región de Magallanes

Nº	Nombre	Edad	Participación	Rol en oficio	Comuna	Localidad
1	Martín González	66	Entrevistado	Aficionado (fallecido)	Cabo de Hornos	Puerto Williams
2	Omar Guerrero	60	Entrevistado	Cultor activo	Cabo de Hornos	Puerto Williams
3	Noé Almonacid	84	Entrevistado	Cultor inactivo (fallecido)	Natales	Puerto Natales
4	Víctor Vargas	58	Entrevistado	Cultor activo	Natales	Puerto Natales
5	Bercio Cid	57	Entrevistado	Cultor activo	Natales	Puerto Natales
6	Patricio Díaz	64	Entrevistado	Cultor activo	Natales	Puerto Natales
7	Hugo Zúñiga	66	Entrevistado	Cultor activo	Natales	Puerto Edén
8	Francisco Arroyo	77	Entrevistado	Cultor inactivo	Natales	Puerto Edén
9	Juan Cariñanco	39	Entrevistado	Cultor activo	Punta Arenas	Punta Arenas
10	Miguel Cariñanco	35	No entrevistado	Cultor activo	Punta Arenas	Punta Arenas
11	Juan Chiguay	64	Entrevistado	Cultor activo	Punta Arenas	Punta Arenas
12	José Tacul	59	Entrevistado	Cultor activo	Punta Arenas	Punta Arenas
13	Francisco Vidal	56	Entrevistado	Cultor activo	Punta Arenas	Punta Arenas
14	Jorge Vidal	61	Entrevistado	Cultor activo	Punta Arenas	Punta Arenas
15	Patricio Mayorga	s/i	No entrevistado	Cultor activo	Punta Arenas	Punta Arenas
16	Mauricio González	s/i	No entrevistado	Cultor activo	Natales	Puerto Natales
17	Leo Sandoval	s/i	No entrevistado	Cultor activo	Natales	Puerto Natales
18	Jaime Barría	s/i	No entrevistado	Cultor activo	Punta Arenas y Natales	Punta Arenas y Puerto Natales
19	Oscar Maripillán	s/i	No entrevistado	Cultor activo	Natales	Puerto Natales
20	Rafael Vargas	s/i	No entrevistado	Cultor activo	Natales	Puerto Natales
21	Germán Levicoi	s/i	No entrevistado	Cultor activo	Natales	Puerto Natales
22	Hugo Villarroel	s/i	No entrevistado	Cultor activo	Natales	Puerto Natales
23	Daniel Chiguay	s/i	No entrevistado	Cultor activo	Punta Arenas.	Punta Arenas, Río Los Ciervos
24	Orlando Guerrero	s/i	No entrevistado	Cultor activo	Punta Arenas	Punta Arenas
25	Iván Guerrero	s/i	No entrevistado	Cultor activo	Punta Arenas	Punta Arenas

Del total de cultores identificados, **15 fueron contactados/entrevistados** en distintos momentos del proceso, lo cual procuró un abordaje inclusivo de la extensión territorial y diversidad del oficio, en una amplia zona espacial con lugares de difícil acceso y llegada, lo que se aprecia en el mapa a continuación.

Imagen 2: Mapa de Cultores, Carpinteros de Ribera en la región de Magallanes.



<b>MAPA CULTORES CARPINTERIA DE RIBERA</b> <b>Región de Magallanes</b>		<p>Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio</p> <p>Universidad Austral de Chile Conocimiento y naturaleza</p>	<p>Región de Magallanes</p>	<b>MAPA</b> <b>2</b> Fecha de Elaboración <b>FEBRERO 2020</b>
<b>SIMBOLOGIA</b>				
<b>Cultores</b> ● Cultores	<b>Red Vial</b> Tipo de carpeta Pavimento Ripio Tierra	<b>División administrativa</b> Límites Internacional Regional	□ Capital Regional ◇ Capital Provincial ○ Capital comunal	

Dentro del grupo de los cultores contactados, **solo tres no se encuentran actualmente dedicados al oficio**: nos referimos a Martín González (aficionado a la práctica, fallecido en octubre del año 2020), de Puerto Williams, y Francisco Arroyo, de Puerto Edén, ambos pertenecientes a pueblos originarios (Yagan y Kaweskar, respectivamente) y con amplia trayectoria en la navegación austral, siendo portadores de memorias de navegación de gran valor para el presente y futuro; así como Noé Almonacid (cultor ya retirado dada su avanzada edad, fallecido a fin del año 2020).



Imagen 3: Borde costero en el estrecho de Magallanes; Astillero de Juan Cariñanco.

## Definición del elemento

La Carpintería de Ribera en Magallanes se caracteriza por un conjunto de conocimientos especializados sobre construcción de embarcaciones de madera, transmitidos y aprendidos de forma oral a través de la práctica, especialmente atinentes para navegar en condiciones marítimas australes. Es un trabajo artesanal, relacionado con formas de vida locales, así como con actividades productivas y económicas, cuyos exponentes, llamados carpinteros de ribera, son aquellos maestros que cuentan con saberes para construir completamente una embarcación, incluyendo la selección de maderas -coigüe magallánico, lenga y roble principalmente en Puerto Williams y Puerto Natales; ciprés, mañío y tineo en Puerto Edén-, tanto en aserraderos como en laderas de bosques maduros, en los que aún es posible encontrar árboles con troncos curvos como resultado de la erosión del viento, muy valiosos para algunas piezas clave de las embarcaciones.

Los carpinteros de ribera de Magallanes que se encuentran activos, señalan que las embarcaciones que construyen están especialmente destinadas a navegar por cuerpos de agua específicos señalados previamente por el armador o persona que encarga la nave, información relevante dadas las características geo-marítimas del territorio regional, de reconocida complejidad. En general, los cultores construyen naves para la industria pesquera que se desarrolla en los mares australes y

también, aunque en menor cantidad, para actividades turísticas. En Puerto Natales se reportó que han elaborado embarcaciones cuya función es constituir lugares de refugio o dormitorio para trabajadores del rubro salmonero. Cabe señalar que en funciones de conectividad, especialmente en litorales de Puerto Edén e Isla Navarino, las comunidades habitantes utilizan botes de madera que han sido construidos por maestros locales o adquiridos con fondos estatales a carpinteros de ribera de Puerto Natales.

Es un trabajo que se desarrolla todo el año existiendo mayor dedicación en temporadas que presentan condiciones climáticas favorables. No obstante, los maestros declaran trabajar de modo permanente ya que hay tareas constructivas, al interior de una embarcación, que son abordadas cuando las condiciones de viento y temperatura dificultan el trabajo en el exterior. El factor lluvia o humedad es menos común que en otros territorios del sur, sin embargo, la falta de galpones o infraestructura adecuada, junto a la baja temperatura, condicionan los momentos de dedicación según sea el contexto. Siendo un trabajo artesanal, que mantiene técnicas, materiales y diseños constructivos tradicionales, sus cultores han incorporado materialidades de origen industrial como respuesta a exigencias del entorno, como la utilización de fibra de vidrio en los cascos. Estas innovaciones o adaptaciones al contexto, se pueden observar en todos los astilleros o talleres de los carpinteros de ribera documentados, que se encuentran activos.



**Imagen 4: Construcción de obra muerta. Taller de José Tacul, Punta Arenas**

La comunidad cultora se identifica asociada a la vigencia de este oficio de construcción de embarcaciones de madera, en todas sus fases, incluyendo en la mayoría de los casos, la búsqueda selectiva de piezas en bosques y aserraderos. Si bien la modalidad de trabajo recurrente del oficio incorpora la participación de otros conocedores de tareas específicas y ayudantes, se plantean distinciones entre éstos y quienes son efectivamente reconocidos como maestros o carpinteros de ribera; ya que los últimos son responsables de la obra en conjunto y participan de la construcción de las naves paso a paso, en todas sus etapas. Así también, se reconoce que este oficio se ejerce de forma individual, aun cuando congrega participación de apoyos, sean familiares o “conocidos”, para labores auxiliares en astilleros o espacios de trabajo particulares, que se emplazan en cada localidad. Los ayudantes de los maestros de ribera realizan obras en soldadura, electricidad,

pintura, además de labores claves como calafatear o estopar casco y otras terminaciones. También son maestros que apoyan el trabajo directo que realiza el carpintero de ribera, como el traslado de piezas de madera, montaje e instalación de componentes y estructura. Colaboran y participan, en este sentido, en tareas claves del proceso constructivo y en distintas etapas, siempre bajo la dirección de los carpinteros de ribera.

Las relaciones y dinámicas internas de la carpintería de ribera en la Región de Magallanes se caracterizan por la presencia de lazos configurados a partir de relaciones de asociatividad, territoriales y familiares. A nivel territorial, la tradición de la carpintería de ribera en Magallanes se desarrolla de acuerdo con las dinámicas propias de conformación poblacional del territorio sur-austral chileno. La mayoría de los cultores provienen de la décima Región de los Lagos y del Archipiélago de Chiloé.

**Tabla: Vínculos territoriales de cultores.**

<b>Nº</b>	<b>Nombre</b>	<b>Localidad de origen</b>	<b>Comuna de origen</b>
1	<b>Martín González</b>	Estancia Harberton / Isla Mascart	Ushuaia / Cabo de Hornos
2	<b>Omar Guerrero</b>	Chaiten	Chaitén - Los Lagos
3	<b>Noé Almonacid</b>	Isla Chidhuapi	Calbuco - Los Lagos
4	<b>Víctor Vargas</b>	Río Negro Hornopiren	Hualaihue
5	<b>Bercio Cid</b>	Puerto Natales	Coyhaique - Aysén
6	<b>Patricio Díaz</b>	Puerto Natales	Puerto Natales
7	<b>Hugo Zúñiga</b>	Chile Chico	Chile Chico
8	<b>Francisco Arroyo</b>	Canales (Nómade)	Probablemente Tortel - Aysén.
9	<b>Juan Cariñanco</b>	Isla Puluqui	Calbuco - Los Lagos
10	<b>Miguel Cariñanco</b>	Isla Puluqui	Calbuco - Los Lagos
11	<b>Juan Chiguay</b>	Melinka	Guaitecas
12	<b>José Tacul</b>	Castro	Castro - Los Lagos
13	<b>Francisco Vidal</b>	Curahue	Castro - Los Lagos
14	<b>Jorge Vidal</b>	Curahue	Castro - Los Lagos
15	<b>Patricio Mayorga</b>	s/i	s/i

## Comunidad Cultora

En conjunto, los carpinteros de ribera documentados en Punta Arenas y Puerto Natales comparten una historia de migración familiar, sin embargo, no constituyen un elemento articulador entre ellos, en tanto cultores de este oficio, sino una referencia de origen que ayuda a explicar los saberes en carpintería de ribera que adquirieron a través de familiares o de espacios de trabajo en el que han participado. Específicamente en Punta Arenas se identificaron a dos familias de carpinteros provenientes de Castro y Calbuco, que trabajan de modo asociativo. Se trata de los hermanos Cariñanco y los hermanos Vidal Tacul. En el caso de Puerto Natales, por el contrario, se identifican otras dinámicas de asociatividad flexible. Desde el punto de vista social hay lazos de parentesco y relaciones de afinidad (pues la carpintería en Punta Arenas y Puerto Natales es un trabajo de tíos, hermanos y amigos), constando el ejemplo de figuras como la del maestro profesor, el maestro abuelo/padre y el maestro socio/amigo.

Sobre la pertenencia a pueblos originarios del territorio, existen dos cultores, a saber, Francisco Arroyo (kawésqar, Puerto Edén), y Martín González (yagán, Puerto Williams, fallecido en octubre de 2020). En el caso de Martín González, su desarrollo como carpintero de ribera se vio coartado por la prohibición de la libre navegación que sufre la comunidad yagán desde el año 1978. Hasta antes de esa fecha, los yaganes podían navegar por su territorio libremente, a pesar que ya se encontraban viviendo de manera “sedentaria” o “localizada” en Villa Ukika. Esta historia ha sido registrada en el documental “Tanana” (estar listo para zarpar).

En la región se identifica un total de **25 carpinteros de ribera**, de los cuales se pudo entrevistar en profundidad a 14 de ellos. 11 de los cultores se posicionan en la ciudad de Punta Arenas; le sigue Puerto Natales con 10 cultores; y, en menor grado, Puerto Edén y Puerto Williams con 2 cultores.

**Tabla: Referencias sobre actividad laboral de cultores.**

<b>N°</b>	<b>Nombre</b>	<b>Edad</b>	<b>Participación</b>	<b>Localidad</b>	<b>Situación socioeconómica</b>
1	<b>Martín González</b>	66	Entrevistado	Puerto Williams	Se dedica a producir objetos artesanales como souvenir que comercializa en la actividad turística, generando un ingreso limitado e inestable.
2	<b>Omar Guerrero</b>	60	Entrevistado	Puerto Williams	Participa de actividades en el oficio en Pto. Williams y Punta Arenas.
3	<b>Noé Almonacid</b>	84	Entrevistado	Puerto Natales	No se encuentra en actividad debido a su edad avanzada.
4	<b>Víctor Vargas</b>	58	Entrevistado	Puerto Natales	Cuenta con actividad productiva permanente.
5	<b>Bercio Cid</b>	57	Entrevistado	Puerto Natales	Cuenta con actividad productiva permanente.
6	<b>Patricio Díaz</b>	64	Entrevistado	Puerto Natales	Cuenta con actividad productiva Intermitente
7	<b>Hugo Zúñiga</b>	66	Entrevistado	Puerto Edén	Cuenta con actividad productiva intermitente
8	<b>Francisco Arroyo</b>	77	Entrevistado	Puerto Edén	No se encuentra en actividad debido a su avanzada edad.
9	<b>Juan Cariñanco</b>	39	Entrevistado	Punta Arenas	Cuenta con actividad productiva permanente.
10	<b>Miguel Cariñanco</b>	35	No entrevistado	Punta Arenas	Cuenta con actividad productiva permanente.
11	<b>Juan Chiguay</b>	64	Entrevistado	Punta Arenas	Cuenta con actividad productiva permanente.
12	<b>José Tacul</b>	59	Entrevistado	Punta Arenas	Cuenta con actividad productiva permanente.
13	<b>Francisco Vidal</b>	56	Entrevistado	Punta Arenas	Cuenta con actividad productiva permanente.
14	<b>Jorge Vidal</b>	61	Entrevistado	Punta Arenas	Cuenta con actividad productiva permanente.
15	<b>Patricio Mayorga</b>	s/i	No entrevistado	Punta Arenas	s/i
16	<b>Mauricio González</b>	s/i	No entrevistado	Puerto Natales	s/i
17	<b>Leo Sandoval</b>	s/i	No entrevistado	Puerto Natales	s/i
18	<b>Jaime Barría</b>	s/i	No entrevistado	Punta Arenas y Puerto Natales	s/i
19	<b>Oscar Maripillán</b>	s/i	No entrevistado	Puerto Natales	s/i
20	<b>Rafael Vargas</b>	s/i	No entrevistado	Puerto Natales	s/i
21	<b>Germán Levicoi</b>	s/i	No entrevistado	Puerto Natales	s/i
22	<b>Hugo Villarroel</b>	s/i	No entrevistado	Puerto Natales	s/i
23	<b>Daniel Chiguay</b>	s/i	No entrevistado	Punta Arenas, Río Los Ciervos	s/i
24	<b>Orlando Guerrero</b>	s/i	No entrevistado	Punta Arenas	s/i
25	<b>Iván Guerrero</b>	s/i	No entrevistado	Punta Arenas	s/i

Sobre el origen de los **14 cultores entrevistados**, sólo tres de ellos son originarios de la región: Patricio Díaz, de Puerto Natales; Francisco Arroyo, que nació en el nomadismo cerca del canal de “wester” (al norte de Puerto Edén) y Martín González, quien nació en la Estancia Harberton (en Ushuaia), y se crió en la Isla Mascarat (al sur del Canal Beagle). Los 11 restantes cultores provienen de distintas localidades en la región de Los Lagos (Chaitén, Calbuco, Castro, Hualaihué) y de Aysén (Coyhaique, Tortel, Guaitecas, Chile Chico).

En cuanto a las características sociodemográficas, la totalidad de los cultores en la región son hombres, muchos de avanzada edad ejerciendo el oficio. Distinto es el caso de los hermanos Cariñanco, quienes tienen 35 y 39 años, mientras que el resto de los cultores sus edades fluctúan entre 56 y 84 años. Cabe señalar que tres de los cultores no ejercen hoy en día el oficio: Martín González (aficionado, fallecido en 2020), no se dedica en forma permanente; Noé Almonacid, con 84 años, que está retirado (falleció asimismo a fin de 2020); y Francisco Arroyo, de 77 años, quien también por su avanzada edad no ejerce el oficio.



Imagen 5: Litoral de Estrecho de Magallanes, donde Trabaja Juan Chiguay.

Desde el punto de vista económico, en términos generales y a juzgar por su trayectoria en el oficio y dedicación actual, podemos señalar que los cultores se encuentran en situaciones diferenciadas, aunque participando de un mercado dependiente de la actividad pesquera, además del tipo de trabajo informal que realizan. Cabe señalar que la comunidad cultora en Magallanes involucra a exponentes del oficio que **pertenecen a distintas áreas socioculturales y territoriales**, cuya dedicación a la práctica tiene relación con el uso de embarcaciones y de tradiciones de navegación disímiles. Mientras que en Punta Arenas y Puerto Natales la construcción de embarcaciones se vincula principalmente al rubro pesquero, manteniendo una producción anual según es requerido, en Puerto Edén y Puerto Williams encontramos a cultores cuyos conocimientos tienen relación con modos de habitar el espacio marítimo entre los canales y el Cabo de Hornos desde hace siglos, produciendo en la actualidad embarcaciones para uso familiar o comunitario principalmente, con técnicas características de la carpintería de ribera.

## Descripción del Elemento

En la Región de Magallanes y la Antártica Chilena, la “carpintería de ribera” posee singularidades relacionadas con aspectos propios de la dinámica territorial y migratoria, así como dimensiones materiales y productivas que se articulan con características del entorno natural y la actividad económico-social. Consiste en un conjunto de conocimientos constructivos de embarcaciones de madera, transmitidos y aprendidos a través de la práctica y de forma oral. Es un trabajo artesanal estrechamente relacionado con actividades económico productivas, que cuenta con diverso grado de especialización y cuyos exponentes más experimentados, llamados carpinteros de ribera o maestros de ribera, son aquellos que cuentan con saberes para construir completamente una embarcación, incluyendo la selección de madera tanto en aserraderos como en bosques maduros, especialmente los ubicados en laderas, en los que es posible encontrar árboles con troncos curvos, ejemplares muy valiosos para los tipos de piezas clave de las embarcaciones.

Los carpinteros de ribera entrevistados en Magallanes, señalan que las embarcaciones que construyen están especialmente destinadas a navegar por cuerpos de agua específicos, señalados previamente por el armador o persona que les encarga la nave: información muy relevante dadas las distintas características geo-marítimas del territorio. En general, fabrican naves a la industria pesquera que se desarrolla en aguas australes y también a las actividades turísticas, aunque en menor cantidad. En Puerto Natales se reportó casos donde también construyen embarcaciones cuya función es constituir lugares de refugio o dormitorio para trabajadores del rubro salmonero. Es un trabajo que se desarrolla todo el año, existiendo mayor dedicación en temporadas que presentan condiciones climáticas favorables. No obstante, los maestros declaran trabajar de modo permanente, ya que hay tareas constructivas al interior de una embarcación que son abordadas cuando las condiciones de viento y temperatura dificultan el trabajo en el exterior. Aquí, el factor climático respecto a la lluvia o humedad es menos común que en otros territorios del sur, sin embargo, la falta de adecuada infraestructura, junto a las bajas temperaturas, condicionan los momentos de dedicación al oficio según cada contexto. Siendo un trabajo artesanal que mantiene técnicas, materiales y diseños constructivos tradicionales de larga data, sus cultores también han incorporado materialidades de origen industrial, aunque como respuesta a exigencias del entorno. Estas innovaciones o adaptaciones al contexto se pueden observar en todos los astilleros o talleres de los carpinteros de ribera documentados.

## Antecedentes Históricos

El primer período de navegación en la zona se caracteriza por los saberes prehispánicos en cuanto al modo de habitar la región y la materialidad, destacando el uso de la madera para la elaboración de la tecnología náutica. Tanto la movilidad marítima como la materia prima son elementos de continuidad, constanding antecedentes en crónicas e investigaciones recientes. Uno de los estudios disponibles sobre la tecnología de navegación en Magallanes, realizado por Iglesias y Prieto (1994), aporta a entender este período de vida marítima en los canales del sur al proponer tipologías para describirla, reconociendo temporalidad, intercambios e influencias entre períodos y tipos. Incluye la mención a las canoas de corteza y canoas de tronco labrado, relacionadas con la presencia de pueblos nómades desde hace 5.000 AC. La vida nómade entre canales desarrolló una tradición de navegantes que convivían en un contexto de abundante y variada fauna marina (Gonik, 2000). Para ello, los pueblos de los canales occidentales elaboraron embarcaciones a partir de grandes planchas de corteza. Según Gonik (2007) la corteza la obtenían del coigüe, mientras “las varas longitudinales son de lenga y las ramas internas, de modo de costillaje, de canelo” (p.178). Al igual que la mayoría de los carpinteros de ribera de Magallanes, los kaweskar y yaganes daban

preferencia a las especies dominantes del bosque magallánico. Estas corresponden a las especies de coigüe o guindo, de hoja perenne, y la lenga, de hoja caduca. Las canoas monóxilas eran usadas en aguas costeras, ríos y lagos: “por lo general, tienen siempre la misma virtud de ser imposible de hundir, pero al mismo tiempo de muy mal comportamiento en el mar” (Gonik, 2000:177).

Fue en 1843 cuando se levantó el Fuerte Bulnes, resultado de la misión que confió el presidente y general Manuel Bulnes al gobernador de Chiloé, consistente en “una expedición colonial modesta, embarcada en una goleta con una veintena de hombres y provisiones básicas para unos pocos meses”<sup>2</sup>, la cual esperaba atender intereses de evaluación económica antes que de soberanía<sup>3</sup>, dadas las inmejorables posibilidades de navegación interoceánica<sup>4</sup>. Pese a lograr la instalación de una pequeña ocupación de colonos, a saber, tripulantes chilotes llegados en la Goleta Ancud (que se considera un hito fundacional, pues estos colonos se abrieron paso utilizando hachas en lo que hoy es Punta Arenas y forjaron actividades agrícolas); años más tarde la ocupación del territorio se vio fortalecida a partir del establecimiento de apoyos permanente con buques de la empresa británica PSNC (que cruzaban el Estrecho ya en 1868). Ese mismo año, “la máxima autoridad local otorgó garantías para atraer a colonos desde Chiloé”<sup>5</sup>, como parte de estrategias para favorecer el asentamiento de la colonia (mano de obra), existiendo un registro que informa de 240 colonos llegados en una primera partida, de los cuales tres tercios se inscribieron en Ancud”. A grandes rasgos, desde fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX el estado de la actividad naviera en Magallanes fue potenciado por la inmigración, primero chilota, luego de los colonos europeos. Desde 1868, mediante un decreto, Punta Arenas se constituye como “Puerto libre” y el Estrecho se convierte en paso obligado para la navegación interoceánica (Martinic, 2002). Es un año en el cual, además, se promueve la migración otorgando garantías. El auge que se inicia con la exportación de materias primas y la actividad naviera está marcada por la aparición de astilleros europeos quienes importaron mano de obra especializada desde sus lugares de origen. Más tarde, en 1907, las rutas de conexión naval al centro administrativo del país se volvieron frecuentes, incluidas las recaladas en Chiloé. Con ello, comienza de forma lenta el arribo de familias chilotas a las costas y canales occidentales, mediante embarcaciones pequeñas.

Un tercer momento se relaciona con la inmigración que se habría intensificado en los territorios de la región de Magallanes a finales del S.XX, manteniendo vigencia al día de hoy. Los nuevos pobladores introdujeron el diseño de naves pequeñas y medianas de 2 a 20 metros de eslora aproximadamente, utilizando técnicas artesanales aprendidas en otros espacios territoriales del país y con un amplio conocimiento en el uso de las maderas. Se trata de procesos migratorios relacionados con la pesca y la diversificación de extracción de recursos en 1980, lo que provocó un auge innegable de la carpintería de ribera, esta vez, atendiendo requerimientos acordes a nuevas faenas: el mejoramiento de las condiciones de habitabilidad en territorios del interior de la región, la optimización máxima del espacio e incorporación del motor diésel, demostrando su versatilidad y adaptabilidad (Rodríguez, 2010). La permeabilidad de los saberes sobre navegación es también destacada por Harambour (2019):

---

<sup>2</sup> Harambour (2019:74).

<sup>3</sup> Manuel Bulnes, en su mensaje al Congreso en 1844, en Harambour (2019:78).

<sup>4</sup> Según Harambour, 2019, desde sus inicios, el desarrollo económico asociado a la navegación en el área austral tuvo relevancia en el posicionamiento de Chile aunque se insistía en afirmar la “evidente urgencia [de] posicionarse formalmente de este punto extremo del territorio chileno, antes que alguna nación europea”<sup>4</sup> (Ministro del Interior de Bulnes, 1846).

<sup>5, 6</sup> Harambour (2019:83).

“A modo de hipótesis, podemos avanzar que si bien la transferencia de técnicas de carpintería de ribera parece haber estado marcada por el etapismo [...] es muy probable que el conocimiento del maritorio, de la estacionalidad y localización de las especies, haya estado signada por un intercambio fluido entre sujetos pertenecientes a los pueblos nativos, mestizos y europeos y europeo-americanos, con una progresiva absorción de las formas de extracción, captura y comercialización no capitalistas por las nuevas fuerzas del mercado, nacional e internacional. La expansión de los mercados, y posteriormente de los estados, pusieron en riesgo la sobrevivencia de diversas especies animales y, por cierto, de los pueblos indígenas preexistentes. Respecto de las técnicas de construcción y navegación, por lo tanto, se han producido transformaciones significativas en los dos últimos siglos, signadas por la multiplicidad de tradiciones marítimas que entraron en contacto”.

Al respecto, no es poca la literatura de investigación realizada desde la arqueología e historia sobre los pueblos navegantes, habitantes de canales australes que desarrollaron tecnologías de navegación, pero existen pocas aproximaciones testimoniales desde la voz de sus propios cultores:

“Yo fui una de las pocas personas que viví lo que es, la persona que uno anda navegando de un lado a otro, de un día a otro en diferentes lugares, como se llama esto, nómade”.

(Martín González, Villa Ukika, Puerto Williams)

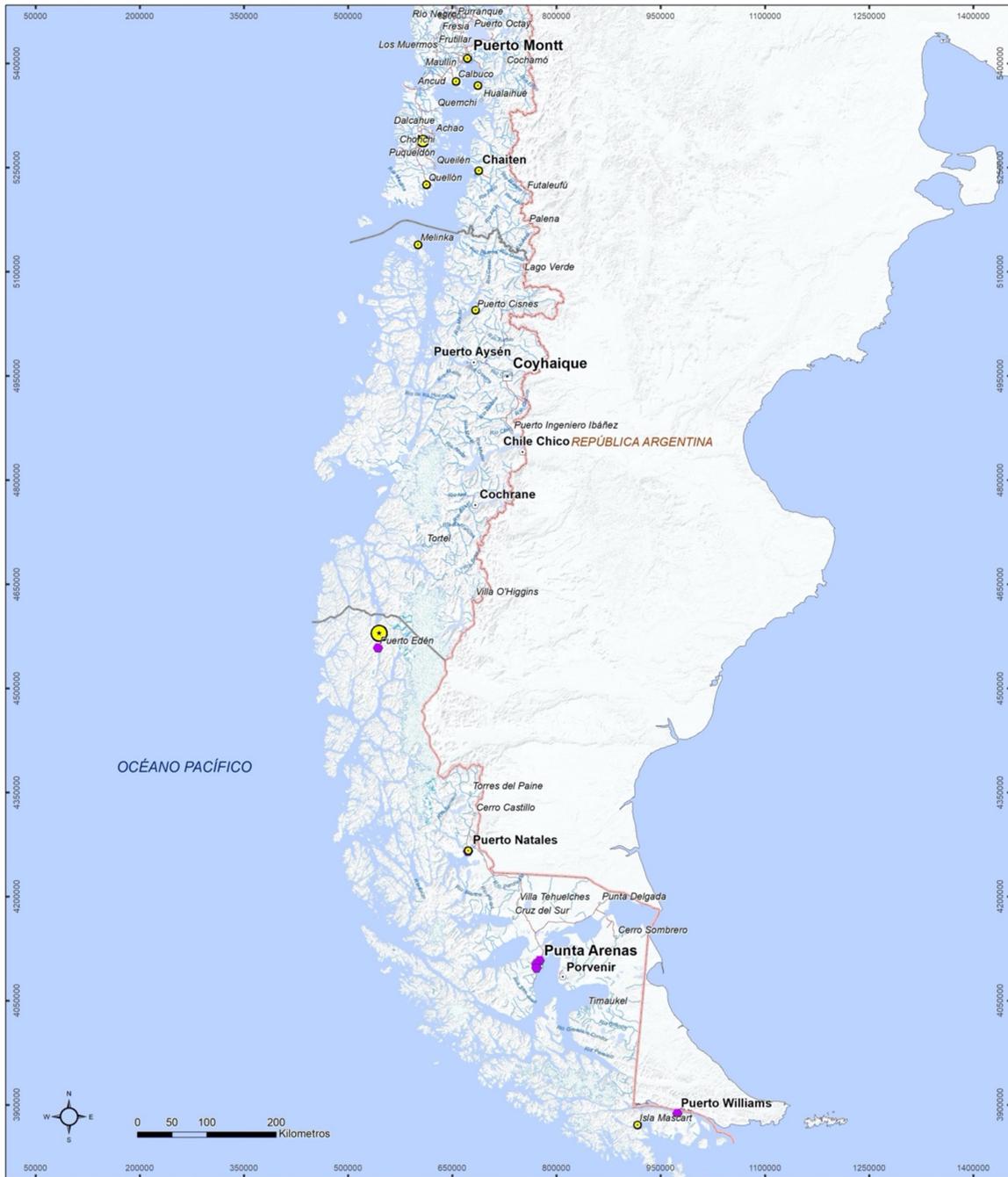


Imagen 6: Salas Calderón y Martín González (cultor fallecido en 2020), en Villa Ukika, Puerto Williams.

Ineludibles son las investigaciones realizadas por Ximena Urbina sobre movilidad en el territorio austral, así como Diego Carabias y Nicolás Lira sobre embarcaciones, además de documentaciones clásicas de Ricardo Latcham o Samuel Lothrop. Tales memorias han perdurado en el tiempo, en algunos herederos de saberes constructivos y en prácticas de navegación, aunque el medio o embarcación, es otra. Alberto Harambour (2019) lo sintetiza de la siguiente forma:

“Al menos dos siglos de intenso contacto interétnico caracterizan los espacios marítimos de Patagonia occidental y austral. Por un lado, la navegación indígena en la zona de los canales constituyó tradiciones circunscritas pero porosas, en tanto las diferentes comunidades etnolingüísticas (particularmente chonos, kawésqars y taganes) intercambiaron productos, saberes y técnicas durante cientos de años. Estos intercambios fueron radicalmente alterados a partir del incremento de las expediciones de pesca y caza de mamíferos marinos, por parte de expediciones europeas y fundamentalmente de Nueva Inglaterra, desde mediados del siglo XVIII. Desde 1840 la presencia europea y europeo americana se hizo más frecuente, y por lo tanto se incrementó el intercambio de técnicas y herramientas entre los diferentes grupos sociales, permanente y en tránsito. Este escenario de movimiento intercultural supone una historia de doscientos años de etnogénesis o transformación cultural que ha marcado el dinamismo en las artes de navegación”.

Imagen 7. Mapa Histórico Cultural: lugares de origen de familias y saberes de carpintería de ribera.



<b>MAPA HISTORICO CULTURAL CARPINTERIA DE RIBERA Región de Magallanes</b>			<p>Región de Magallanes</p>	<b>MAPA 1</b>
<b>SIMBOLOGIA</b>		Documentación participativa Patrimonio Cultural Inmaterial (PCI) Tejelería y Carpintería de Ribera en las regiones de Los Ríos, Los Lagos, Aysén y Magallanes. Convenio de colaboración y transferencia de recursos RES 775, entre el Servicio Nacional del Patrimonio y la Universidad Austral de Chile. Fuente: Carpintería de ribera: Universidad Austral de Chile Proyección: UTM/Datum: WGS 84 Huso 18S		Fecha de Elaboración  <b>JUNIO 2020</b>
Frecuencia ● 1 ● 2 ● 3 ● Cultores	División administrativa Capital Regional Capital Provincial Capital comunal	Límites Internacional Regional	Tipo de carpeta Pavimento	

## Dimensión Simbólica

La tradición de carpinteros de ribera en Magallanes no se diferencia de lo que ocurre en las otras regiones (Los Lagos o Aysén), en cuanto a la escasez de elementos que se asocian a la dimensión simbólica. Sin embargo, existen tres labores que se destacan en los procesos del rito de botadura de la embarcación, la valoración del oficio de carpintero de ribera en las historias de vida de cada cultor y la apreciación de los conocimientos de la naturaleza implicados en la carpintería de ribera. El rito de botadura de la embarcación, ciertamente, tiene antecedentes en la tradición europea y en el área cultural de Chiloé, donde esta celebración tiene que ver con la necesidad del trabajo colectivo, la minga, para poder llevar la embarcación desde su astillero hasta la playa. El bautizo, por su parte, consiste en la bendición de la embarcación por un sacerdote o fiscal. Este acto puede o no ir acompañado del acto de quebrar una botella de champaña en el casco de la embarcación.

En cambio en la región adyacente de Aysén y en Magallanes, los cultores entrevistados coinciden en que la ritualidad asociada a la botadura de las embarcaciones ha ido disminuyendo en el tiempo, hasta casi desaparecer en muchos casos. La realización de alguna actividad ritual en torno a este evento, compete netamente al dueño de la embarcación, mientras que los carpinteros de ribera suelen desentenderse de ello.

“En Edén no hay curas. Por ahí hay gente de acá que, un muchacho Víctor Aguilar, un amigo, a ese le hicieron una embarcación y la bautizó con cura incluido. Así que, bueno, eso también depende de las creencias de la gente, hay gente que cree. Por ejemplo, está el patrono de los pescadores que la mayoría de los pescadores creen en él, pero hay otros que no están ni ahí con San Pedro, así que depende de la religión que profesen, o si son creyentes o no”.

(Bercio Cid, Puerto Natales)

Sin embargo, uno de los entrevistados de Magallanes, aporta un elemento muy significativo, no compartido antes por ningún entrevistado. Se trata de Hugo Zúñiga, carpintero de ribera de Puerto Edén, nacido en Chile Chico, pero criado en una localidad cercana a Puerto Montt. Hugo señala que la botadura de una lancha debe hacerse siempre de popa, porque lo contrario constituiría un desafío al mar.

“Siempre la bota es romper la botella de champaña, eso es más motivo para hacer algo nomás, como te dijera, la tradición histórica es que la embarcación no hay que botarla de proa, hay que botarla de popa, porque según el antiguo, si uno si sale de proa, sale desafiando al mar... y al mar no se le puede desafiar, algo debe de tener. Por eso uno nunca sabe...ya quedo con eso de popa, cuánto de cierto...pero algo hay...yo no boto una embarcación de proa, porque sabe que puede ser cierto, para no arriesgar...es algo de los carpinteros antiguos que ya murieron...decían nunca botarlo de proa, y es cierto, no hay que desafiar a la naturaleza...dicen que si la botan de proa no tiene suerte la embarcación, que le va mal...”.

(Hugo Zúñiga, Puerto Edén)

Esta tradición vendría desde aquellos carpinteros antiguos que ya murieron, siendo la única referencia de este tipo en todos los entrevistados en estas regiones. Esta narrativa demuestra que es aislada a la mayoría de los cultores, ya que en definitiva hoy en día el carpintero no se involucra en el conjunto de creencias o rituales que los dueños de las embarcaciones practiquen y sólo participa en contadas ocasiones de la celebración, si ésta se llegase a realizar.

Un aspecto que se destaca también es la **valoración del oficio**, que se remonta en las entrevistas a los períodos de aprendizaje de los cultores dentro de sus propias familias, delineándose con el perfil de vocación o habilidad innata que ha permitido tener un buen pasar a las familias. Los mismos cultores le otorgan una gran valoración al origen de la práctica, que se halla inmersa en la historia familiar o personal de los mismos cultores. De este modo recuerdan y valoran el momento del comienzo del oficio:

“...él nos contaba su trayectoria cuando recién empezó de guagua. De chiquitito, él desarmó una ventana de las puertas de vidrio, de la puerta de interior, eran con vidrio las ventanas tipo ventanal, así por dentro, y empezó a construir un botecito a escondidas, un botecito que tenía como 80 cm. y empezó a construir y lo hizo en el monte a escondidas. Y el papá que a él lo crio, su papá de él era reacio, era un papa malo, bruto total, antiguo, y dice que lo pilló y su abuela de él, que lo crio, le dijo –cómo le vas a pegar a tu hijo si él va a ser algún día un gran maestro, para qué le pegas, para qué lo estás castigando, déjalo (...) Y de ahí él salió carpintero, como te digo, navegó toda la isla de Chiloé, toda la isla, él compraba papas, vendía chicha, ya se iba por Puerto Aguirre, Puerto Aysén, Puerto Montt, conoció todo lo que es la isla navegando en sus propias embarcaciones que hacían 1.200, 1.400 bolsas de papas, tenían veleros como de tres palos”.

(José Tacul, Punta Arenas).

En las entrevistas también se destaca el rol de la mujer que rodea al carpintero, sea “aprendiz” o “en formación”, en facilitar o propiciar el surgimiento o continuidad del oficio. O en los casos que es pareja del cultor se destaca la mujer al ser la primera ayudante antes que nazcan los hijos o aún son muy pequeños.

“A los doce años... ya tenía todo, la inteligencia, toda la inteligencia como le estoy conversando, para aprender la profesión de ribera. Con doce años, llegaba del colegio y hacía mi tarea en la noche. Y en el día, corría de sábado a domingo, me ocupaba en hacer mis barquitos... y cómo le estaba conversando, tenía unas tablas largas de alerce, y yo lo hacía de alerce. Mi papá un día, me dice “oye Noé”— dice — “me estás ocupando las tablitas”. Y se anduvo como enojando pues, y mi mamá le dice “y qué te estás enojando tú, si tu hijo quiere aprender una profesión, no tienes por qué estarlo retando”. Ella le paró enseguida el carro...”

(Noe Almonacid, Puerto Natales)

Otro rasgo que se estima y aprecia mucho es el conocimiento respecto a los árboles y su valor como madera proveedora de piezas específicas para la embarcación. Los cultores prefieren la madera de árboles de bosques adultos y buscan ejemplares muy específicos en barrancos o quebradas, ya que es en los árboles que nacen en la pendiente y se orientan hacia la verticalidad donde pueden encontrar “palos chuecos”, formas especiales para elaborar piezas únicas de la construcción de la embarcación. Los carpinteros de ribera valoran a su vez conocimientos propios de su tradición cultural general, como la relación entre las fases lunares, que revela su importancia ya que con este conocimiento se toman las decisiones como capar o cortar los árboles (en luna menguante). Además, tienen un amplio conocimiento del mar, el tipo de oleajes y las condiciones de navegación que se adquieren a partir de la experiencia de vida marítima y del diálogo constante con otros navegantes y carpinteros, como, por ejemplo, los fuertes vientos de la Patagonia, que producen un tipo de oleaje que es muy exigente para las embarcaciones:

“...estos son canales, sí, canales con mucho viento sí, mucho viento (...) esto de aquí para abajo es igual que Punta Arenas, los vientos superan los 60 kilómetros, 100, entonces es harto (...) Calbuco es distinto a Ancud, porque Calbuco operaba a mares adentro la embarcación, y Ancud al océano, o sea, ahí hay una diferencia de figura. Lo mismo que pasa acá, acá nosotros tenemos el mar en una ola muy cortada, muy golpeadora, entonces las embarcaciones se tratan de hacer finas, ese es el tema, y el carpintero, por ejemplo, de Punta Arenas, igual es harto distinta la embarcación. Yo conozco carpinteros que han trabajado toda su vida, pero no han sido pescadores. Entonces ellos construyen, pero no saben cómo se defiende en el mar la embarcación”.

(Hugo Zúñiga, Puerto Edén)

## Dimensión Temporal, Material y Económica

En la zona de Magallanes nuevamente se confirma que la carpintería de ribera no se restringe a las estaciones del año, ciclos naturales o sociales. Es una actividad estrechamente relacionada con la producción y con el rubro pesquero. Su dimensión temporal puede entenderse desde dos ámbitos. Uno de ellos es la *Obtención de la Madera*, la cual caracteriza, tal como se menciona anteriormente, que esta actividad se relacione directamente con el conocimiento de la naturaleza y el universo (las fases lunares y la estacionalidad), lo que permitiría trabajar los bosques para obtener una madera de mejor calidad, así como también apreciar el que el mejor momento para la corta.

El segundo es el ciclo de *Productividad*, que se liga directamente con la vida útil de una embarcación, lo cual, más en profundidad, puede ser dividido en tres etapas:

**Preproducción:** se relaciona a las actividades de provisión de madera, materiales, herramientas, tanto desde el bosque directamente como intermediarios, aserraderos, ferreterías en ciudades o personas externas dedicadas al rubro.

**Producción:** implica la creación de piezas (en el astillero), armado del esqueleto, piezas de soporte para cubierta, entablado del casco, estovar y aplicación de sellantes (fibra de vidrio, cubiertas metálicas, barnices, pinturas); construcción de parte superior y cubierta (construcción de cabina, cocina, dormitorios, servicios higiénicos, entre otros), Instalación de medios de propulsión (motor, hélice, sistemas y equipos eléctricos) y la bota al mar, que es la salida del astillero y llegada al mar.

**Postproducción:** se vincula con la llegada al destino (implica la navegación al lugar de los dueños de la embarcación) y a los lugares de desecho final, que corresponde al deshuesadero.

La dimensión material de Magallanes no se diferencia de las otras tradiciones constructivas comunes en las otras regiones, pero sí existe una adaptación a la disponibilidad de las maderas en la zona, así como a las condiciones de navegación de las embarcaciones que necesitan un calado más hondo, como el caso de las embarcaciones de Puerto Natales y Punta Arenas, que se dedicarán a la extracción de centolla (12 metros de eslora), mientras que en Puerto Edén se construyen embarcaciones de menor tamaño y botes que se utilizan para transporte diario.

En relación a la materia prima el Ciprés de las Guaitecas, especie preferida, se encuentra sólo en las localidades de Puerto Edén y Puerto Natales, quedando en sectores muy alejados de varias horas de navegación en los canales al oeste del paso Kirke. En Edén, además, los carpinteros también extraen tino y mañío, que son utilizados para la quilla, roda y codaste. Las estrategias que los cultores utilizan para el abastecimiento de la materia prima van desde la extracción en zonas alejadas, en Puerto Williams y Puerto Edén, a la compra directa en los aserraderos de Punta Arenas y Puerto Natales, o bien, incluso, a través de intermediarios que conocen el tipo y forma de la madera que necesitan los carpinteros.

Los espacios de trabajo de los cultores suelen ser galpones o astilleros, situados en las ciudades pequeñas en cercanía a sus domicilios, mientras que en las grandes ciudades priorizan la proximidad al borde costero. Estos astilleros pueden ser a cielo abierto, semi-cubiertos o cubiertos.



Imagen 8: Herramientas de José Tacul. Fuente: Propia. Taller de José Tacul, Punta Arenas.

Sobre sus herramientas tampoco se diferencian de las descritas en las otras regiones, siendo herramientas comunes, donde tal vez destaca como propio el uso de la motosierra, que reemplaza el antiguo uso del hacha para grandes piezas como la quilla y la roda. Solo una herramienta se puede definir de creación propia respecto al oficio como el artilugio (que es un tubo metálico de 10 pulgadas, al que se le vierte agua en su interior, tapando uno de los extremos y en la base se prende fuego -que calienta el agua hasta hervirla e introducen las piezas que quieren curvar-), proceso que forma el entablado, cuadernas y otras piezas del casco. Las herramientas son manuales, eléctricas y de motor a combustión siendo algunas de ellas, la motosierra, el cepillo de madera, el serrucho, etc.

**Imagen 9. Tubo de acero para cocer madera. Astillero Francisco Vidal.**



La dimensión económica de la carpintería de ribera en Magallanes se encuentra estrechamente ligada a actividades económicas y productivas, dependiendo generalmente del rubro pesquero y de la extracción de productos del mar. La cadena productiva del oficio describe una serie de relaciones en las que el factor económico está presente, incidiendo tanto en la conformación de equipos para desarrollar un proceso productivo, como en los tiempos del ciclo de construcción.

El carpintero de ribera inicia el desarrollo de un proyecto una vez establecidos los acuerdos con el armador, que versan sobre el tipo de embarcación y sus componentes, abastecimiento de maderas y otros materiales, fechas de inicio y de entrega de la obra. Cada cultor debe tomar decisiones estratégicas en este proceso, es un momento sensible ya que no sólo está en juego la relación precio/calidad de la construcción de una obra, sino que también el prestigio y con ello, el futuro laboral/productivo del cultor.

Otro factor clave en el proceso, es el equipo de trabajo conformado por el carpintero de ribera responsable del proyecto, quien convoca tanto a ayudantes para la construcción en madera, como para asistir en las terminaciones, incluida la aplicación de sellantes, pinturas, el componente eléctrico y soldadores, si fuera necesario. La búsqueda de socios o ayudantes, en algunos casos, es bastante compleja, especialmente en Punta Arenas. El empleo específico que es generado en el desarrollo del oficio es, en la mayoría de los casos, de tipo informal. De hecho, en ocasiones esta falta de regulación conduce a resultados no esperados, impactando en la dimensión económica del proceso de manera negativa.

En la actualidad, la demanda de carpintería de ribera se asocia casi en su totalidad al rubro pesquero, especialmente en zonas de Puerto Natales y Punta Arenas. Por el contrario, en Puerto Edén y Puerto Williams esta actividad presenta una disminución lo que afecta el poblamiento del área. En el área de Puerto Williams, se desarrolla intensa actividad extractiva de la pesca, aunque allí no se resuelve abastecimiento asociado a aspectos técnicos ni de reparación. Omar Guerrero, cultor residente en Puerto Williams desarrolla gran parte de su trabajo en Punta Arenas, mientras que, por otra parte, Martín González (único del pueblo Yagán), declara no construir embarcaciones actualmente y haberse dedicado de modo aficionado a la práctica.

## Transmisión de Saberes

La mayoría de los carpinteros de ribera activos hoy en Magallanes aprendieron el oficio como una herencia familiar, ya sea directamente o a través de un acompañamiento del padre, el abuelo u otros maestros que les traspasaron los conocimientos a muy temprana edad. Martín González, el único conocedor del oficio identificado en el pueblo Yagán, nos cuenta cómo en un momento determinado, a los 11 años, su padre lo obligó a poner una tabla de la embarcación que estaba construyendo:

“La madera, él lo hacía con mi hermano, ellos trabajaban con una sierra de esos de brazos, y ahí hacían, y ellos hacían la madera y ahí mi padre empezaba hacer, él era el constructor de la embarcación. Pero una vez él, cuando tenía 11 años me obligó a colocar una tabla y lo hice, se notaba una tabla con diferencia, pero lo hice, coloqué una tabla en un bote que él estaba haciendo, y quedó bien, claro que se notaba al tiro porque tenía su cierta...”.

(Martín González, Puerto Williams)

Por su parte, Juan Chiguay, de Punta Arenas, comenta cómo acompañaba a su padre en la búsqueda de las maderas:

Él no mandaba a los otros, porque no podían, o estaban haciendo algo más importante que ir a buscar un palo, entonces “vamos, vamos”, y él me comentaba entre su vida, mira esto es un codaste, esta es una albitana, este va a servir para la roda, aquí vimos una quilla para un bote, por ejemplo, aquí vimos una quilla para un bote de 9 metros, este lo vamos a cortar otro día, pero dejémoslo ahí marcadito. Andábamos días entero en el monte buscando palos, porque en aquel entonces no era tan fácil era difícil igual, después pasamos por las cuadernas de ciprés que en ese tiempo hacíamos cuadernas de ciprés de pura cinta de árboles chiquititos, árboles que se yo con pocos años de vida, de eso hacíamos las cuadernas porque eran más fáciles para doblarlo, más fácil para encontrarlo.

(Juan Chiguay, Punta Arenas)

En casi todos los casos documentados son los abuelos, tíos y primos los que enseñan y reciben el acervo de la técnica tradicional. José Tacul, respecto a los oficios de los integrantes de su familia, menciona lo siguiente:

“Si casi la mayoría de sus hijos todos son carpinteros de casa, más carpintero de ribera fueron y otros fueron torneros de herrería y cosas así, pero hubo hartos hijos que navegaron igual en la isla de Chiloé le gustó hacer construcción de lancha, incluso acá hay dos tíos, uno que está casi obsoleto, y otro tío que falleció hace un año y tanto igual construyó sus lanchas acá.”

(José Tacul, Punta Arenas)

Al tratarse de un oficio artesanal, el rol femenino de ayudante se encuentra en tareas cotidianas asociadas al calafateado o cepillado de la madera. Respecto a esto último, Juan Cariñanco señala la participación de sus hermanas en la preparación de las maderas para el proceso del armado de la embarcación:

"Igual alcanzaron a cepillar, ayudar, a cepillar con cepillo de madera porque el cepillo de madera había que hacerle fuerza para que corte la madera, igual me ayudaron varias veces a cepillar madera hecha, después cuando se fueron ya me dejaron solo, con mi papa apechugar los dos".

(Juan Cariñanco, Punta Arenas)

Cabe señalar que, aunque los cultores Víctor Vargas y Bercio Cid no provienen de familias de carpinteros de ribera, ambos poseían una familiaridad con el oficio: Bercio porque su abuelo era mueblista y Víctor por ser oriundo de la comuna de Hualaihue, territorio reconocido como la cuna de muchos carpinteros de ribera. En general se reconoce al área de Chiloé, Calbuco y Hualaihue, como la cuna de la carpintería de ribera actual, o quizá más bien como zonas en que esta actividad tiene una mayor fuerza creativa que irradia hacia Magallanes.

En cuanto a las modalidades de aprendizaje, todos coinciden en una imagen que gira en torno al “hacer”. En este sentido, la “**pedagogía de ribera**” se despliega en espacios y tiempos cotidianos. Las rutinas de trabajo se traducen espacialmente y la carpintería de ribera se aprende y transmite tanto en los bosques, como en el taller y la orilla del mar.

En el contexto de las dinámicas etarias del grupo familiar, son los “hermanos menores” quienes frecuentemente reciben el acervo de sus padres, abuelos o tíos. Estos se relacionan con el portador mediante relaciones de colaboración, es decir, a través del “**aprender-ayudando**”:

“Nosotros fuimos 14, pero 4 hermanos hombres, el resto mujeres, entonces como el ultimo hermano hombre tendría 21 años, 22 años, yo tenía 7, 8 años, una diferencia de edad, entonces de ahí el viejo recurría a mí no más para que lo acompañe al monte, porque los otros no podían porque andaban trabajando, andaban disfrutando de su vida que se yo por ahí con mujeres, vaya a saber que hacían...”.

(Juan Chiguay, Punta Arenas)

Es de todas maneras a través del “**saber-hacer**” que se van interiorizando conocimientos especializados y muy situados, colaborando en tareas que van desde la recolección de piezas naturales, al traslado de la madera, la búsqueda de herramientas, el entablado, calafateo y pintura, por ejemplo.

## Problemáticas

Las problemáticas relevadas en la Región de Magallanes se sintetizan en la siguiente tabla donde se explicitan y describen los factores que provocan estos problemas, y breves recomendaciones o sugerencias al respecto de cada uno de los 5 grandes problemas identificados.

PROBLEMA	DESCRIPCIÓN	RECOMENDACIONES O SUGERENCIAS
<b>Restricciones para acceso directo a maderas nativas.</b>	<p>La dificultad se genera especialmente por las restricciones para acceder a piezas de madera claves para estructuras internas, dada la legislación vigente.</p> <p>Carpinteros se exponen al mercado negro de maderas, por falta de permisos especiales.</p>	<p>Realizar una actividad de reconocimiento público a carpinteros de ribera, que les permita avanzar en diálogo institucional, para la solución de este y otros problemas.</p> <p>Convocar a actores públicos y privados relacionados con maderas regionales.</p> <p>Realizar un estudio de consumo de madera en principales áreas de producción de embarcaciones en la región que permita establecer diálogos con instancias a partir de criterios técnicos.</p> <p>Poner en valor las embarcaciones elaboradas en la región que navegan por mares locales y nacionales, destacando el valor de las maderas que son utilizadas, sensibilizando y educando tanto a la comunidad como a cultores, personas dedicadas al oficio y a la industria de la pesca.</p>
<b>Valorización social y reconocimiento público de cultores del oficio.</b>	<p>La falta de reconocimiento incide directamente en las dificultades que enfrentan, manteniéndolos con poca visibilidad y vulnerabilidad dentro de una red de trabajo y producción que les impacta según los contextos.</p>	<p>Realizar una reunión con actores claves de la red pública para sensibilizar sobre los valores patrimoniales de la carpintería de ribera que el estado promueve a nivel país, y se visualicen estrategias que avancen de modo efectivo en la solución de necesidades planteadas.</p> <p>Acordar en conjunto con actores claves, la producción de un reconocimiento especial vinculado a un sistema de protección de su oficio, conducente a la solución progresiva de necesidades.</p> <p>Convocar a un encuentro regional en el que se concrete el reconocimiento público a la carpintería de ribera y sus cultores, otorgando un distintivo creado a partir de la articulación intersectorial.</p> <p>Generar material de divulgación sobre la carpintería de ribera regional, desde la perspectiva del patrimonio cultural inmaterial.</p> <p>Promover el diseño colectivo entre cultores, de actividades de sensibilización y visibilidad del quehacer de carpinteros en el espacio regional y nacional.</p>

<p><b>Pérdida de transmisión del oficio.</b></p>	<p>No se observan o reconocen <i>herederos naturales</i> del oficio entre cultores vigentes, pese a la alta demanda que señalan tener en la región.</p> <p>Se advierte que los modos de enseñanza aprendizaje, no serían los mismos especialmente por las exigentes condiciones de trabajo que conlleva.</p>	<p>Implementar experiencias piloto de enseñanza aprendizaje a jóvenes de enseñanza media, con acompañamiento institucional, otorgando protecciones y seguridades para su ejecución exitosa.</p> <p>Realizar pasantías de cultores a la región de Los Lagos, para conocer modo de trabajo con jóvenes (Calbuco).</p> <p>Desarrollar actividades de intercambio generacional en torno a la carpintería de ribera.</p>
<p><b>Condiciones de trabajo inadecuadas.</b></p>	<p>No se cuenta con un permiso especial para el desarrollo de la carpintería de ribera en áreas litorales de la región.</p> <p>Algunos cultores han <i>solucionado</i> el problema arrendando propiedades.</p> <p>Se mantienen condiciones de inestabilidad al ser arrendados.</p> <p>No cuentan -necesariamente- con suelo de calidad o con condiciones que <i>supondría</i> trabajar en el borde costero.</p> <p>Gran parte de los cultores no cuentan con instalaciones adecuadas para el desarrollo del oficio.</p> <p>La falta de herramientas específicas eléctricas.</p>	<p>Profundizar de forma participativa en problemas, medidas y estrategias para solucionar dificultades de acceso a litoral en los casos que lo requieran, especialmente para implementar astilleros que cuenten con las características que les permita capitalizar esfuerzos, a mediano y largo plazo.</p> <p>Una vez diseñadas las propuestas favorecer el encuentro con autoridades marítimas y comunales, para gestar respaldos institucionales que les permita contar con espacios autorizados y estables.</p> <p>Profundizar en el estudio de los requerimientos de infraestructura adecuada en carpintería de ribera, en la perspectiva de proponer características mínimas que debería tener un astillero artesanal según cultores, que asegure mejores condiciones para el desarrollo de las actividades del oficio y su transmisión.</p>
<p><b>Ausencia de asociatividad entre carpinteros de ribera.</b></p>	<p>Consideran que contar con alguna modalidad de organización, puede contribuir a resolver necesidades sentidas</p> <p>Se estima que la eventualidad de constituir un espacio colectivo, no tendría relación con la demanda o “negocio”.</p> <p>Los cultores coinciden en que los únicos momentos de encuentro entre ellos han sido los convocados por la Encargada regional del Departamento de Patrimonio Cultural Inmaterial,</p> <p>Los intereses detrás de la participación de cultores en instancias convocadas por los departamentos regionales de Patrimonio Cultural Inmaterial, son entendidos como un canal de apoyo desde el Estado.</p>	<p>En próximas convocatorias a encuentros a nivel regional o comunal, considerar la presentación de soluciones posibles o avances para resolver necesidades de primer orden según sus perspectivas: Acceso a maderas, apoyo para contar con mejores condiciones de trabajo o reconocimiento.</p> <p>De forma paralela avanzar hacia el diseño participativo de propuestas a nivel comunal, para favorecer la valorización comunitaria, comprometiendo el desarrollo de acciones en conjunto.</p> <p>Convocar al desarrollo de experiencias prácticas de enseñanza – aprendizaje, previo acuerdos y calendarización con cultores.</p>

## Bibliografía

- Gonik, M. (2000). Ushuaia, su Museo Marítimo. Etnografía marítima y arqueología naval. Editores Zagier & Urruty: Ushuaia.
- Harambour, A. (2019). "Carpintería de Ribera. Antecedentes históricos región de Magallanes" Pre-Informe. Documento de trabajo interno. Convenio SNPC – UACH.-
- Martinic, M. (2002). Breve Historia de Magallanes. Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas: 2002.
- Rodríguez, M. (2010). Rumbo al Sur: La histórica expedición de la Goleta. Disponible en:  
[http://www.archivochile.com/Ideas\\_Autores/rodriguezml/rodriguezml0005.pdf](http://www.archivochile.com/Ideas_Autores/rodriguezml/rodriguezml0005.pdf)