



CARPINTERÍA DE RIBERA: EL PATRIMONIO SUMERGIDO EN LAS VETAS DEL PUERTO DE SAN VICENTE

CARPENTRY OF RIVERSIDE: THE HERITAGE SUMERGED IN THE STREAKS OF THE SAN VICENTE PORT

Lic. Diego Jara Asquet*

Universidad de Chile

Santiago-Chile

diego9102@gmail.com

Las siguientes consideraciones se enmarcan dentro un trabajo etnográfico¹ promovido por el reconocimiento patrimonial del oficio de carpintero de ribera en la comuna de Talcahuano, octava región de Chile. En consecuencia, nos proponemos acercar un oficio que desde hace milenios, aún conmueve y sensibiliza a los viejos baluartes de puerto que, anclados en sus tradiciones, no olvidan la difuminada actividad de un atávico oficio porteño.

Desde su “varadero”², Crosier Carrasco, reconocido carpintero de ribera de San Vicente, nos cuenta en extenso sus convicciones, sueños y dificultades que se han presentado en su desarrollo como artesano. Así, desde una perspectiva patrimonial, pretendemos conmemorar el enorme valor cultural que posee uno de los trabajos más antiguos que se desarrollan en las costas de nuestro país y que, como tantos otros oficios, palpitan ante la desafiante irrupción de la modernidad y su germen tecnológico que, entre otras cosas, socava con los intereses de producir mediante las manualidades, obras colmadas de historia y tradición popular.

1. METODOLOGÍA

Esta investigación se desarrolló a base de un trabajo etnográfico, cuya observación participante, nos permitió vivenciar las labores de un oficio tradicional de la zona central de Chile.

Como señala Rockwell (1987), la etnografía es un enfoque que contiene concepciones implícitas acerca de cómo se construye y cómo se le da sentido a la diversidad de realidades posibles. Es por esto que consideramos el texto etnográfico como el instrumento pertinente para la elaboración de un trabajo que encuentra en el relato, la esencia de una actividad trascendente en nuestro folclore. Pues bien, los relatos según Geertz (1973) son una manera de dar sentido al mundo y de transmitir el sentido que ha sido hallado.

Con ello, y a razón de la búsqueda de relatos realistas, pretendemos mostrar el significado que adquiere hoy la carpintería de ribera en voz de uno de sus trabajadores. Para aquello, el trabajo de campo tanto en el “varadero” como en el hogar de nuestro personaje, nos permitirá observar en

* **Correspondencia:** Federico Gana 3610 Macul, Santiago, Chile.

detalle el entorno en que se desarrolla una actividad que se ve pronta a zozobrar. En resumen, Van Maanen (1993) nos invita a concebir que una etnografía es, al fin y al cabo, un asunto que se basa en el trabajo de campo y debemos dirigir nuestra mirada precisamente a esa extraña aventura.

En nuestro intento por recobrar el valor nostálgico y abnegado que invoca el oficio de carpintería de ribera, concedemos al acto de interacción verbal, la herramienta principal para capturar las emociones y recuerdos que subyacen en la olvidada tarea de construir barcos de madera. Así, mediante la toma de fotografías y ante la presencia de los recursos propios para la elaboración de embarcaciones, nos posicionamos como espectadores de una de las obras de fabricación más antiguas que conservan los puertos y caletas de nuestro país.

2. ANTECEDENTES

Talcahuano se caracteriza históricamente por ser el primer Puerto Militar, Industrial y Pesquero del país. Además de ser la Segunda Zona Naval, en 1895 con la creación del apostadero naval de Talcahuano, se inició en este puerto la reparación de naves mercantes y de guerra y con ello se establecieron los cimientos de lo que más tarde se conocería como los astilleros y maestranzas de la Armada (ASMAR)³. Actualmente en este lugar se produce un progresivo transporte portuario y el funcionamiento de trece industrias pesqueras, además de la Industria del Acero, del Cemento, Refinería de Petróleo y otros.⁴

Como es posible inferir, Talcahuano es una comuna que está intrínsecamente ligada a la actividad marítima, para lo cual su homólogo, el Puerto de San Vicente, fue construido para complementar las labores del Puerto de Talcahuano, logrando así, que ambos pudieran trabajar unidos para integrarse a la Empresa Portuaria de Chile, EMPORCHI⁵. El Terminal San Vicente fue entregado en concesión a San Vicente Terminal Internacional S.A. (SVTI) el 2 de noviembre de 1999 por un plazo de 15 años. Este consorcio es conformado por Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas, y SSA Holdings International, principal operador portuario de los Estados Unidos. Sin embargo, en dicho puerto aún es posible encontrar entre sus pasajes, sitios donde subsiste la identidad cultural de sus habitantes. Es así como recorriendo las principales avenidas cercanas a la costanera, nos encontramos con una hermosa y mal oliente caleta llamada “Infiernillo”, zona que aún mantiene construcciones de atractiva visita turística y actividades artesanales ligadas al mar. Unos metros más adelante, detrás de un imponente portón de fierro, nos encontramos con un singular lugar que denominan “varadero”, lugar de trabajo de Don Crosier Carrasco. Es precisamente este lugar, el “centro de operaciones” de la construcción de las embarcaciones artesanales, el que nos detendremos a describir.

2.1. UNA VIDA SUMERGIDA EN LA ARTESANÍA

Más de 20 años de experiencia, una decena de embarcaciones a su haber, un respeto incondicional hacia su oficio y una vida entera ligada al mar, son algunas las características que reflejan a un artesano, un artista en fabricación de embarcaciones de madera. Don Crosier Carrasco hace latente uno de los más complejos y atractivos trabajos en la Bahía de San Vicente. Como constructor

aficionado de embarcaciones artesanales, se ha convertido en un ícono cultural poco apreciado. Su labor comprende el trabajo minucioso de observación, diseño y creatividad en cuanto se plasman sus ideas sobre la madera y da vida a un instrumento fundamental para la pesca. La carpintería de ribera comprende uno de los más llamativos patrimonios de la costa del Bio Bío, en donde la pasión por el mar y la vocación por la artesanía, son representadas en verdaderas obras de arte.

Sin duda alguna que sus trabajos han sido parte esencial en su relación que por años ha sostenido con el mar. Buzo mariscador, pescador de albacora y pasar 15 a 20 días aguas adentro donde no se ve tierra alguna, han sido las improntas que determinaron su pasión por la construcción de embarcaciones. Dueño de una envidiable facilidad manual, creador innato de esculturas y amante de los barcos, Don Crosier es quién de forma encomiable da vitalidad a la cultura porteña en San Vicente. Lejos de su tierra ha conocido los más recónditos lugares de nuestras costas. Estando inserto en marejadas, tempestades y en la adversidad de las aguas, Don Crosier logra transportar todo su aprendizaje a través del tallado en la madera. Sin embargo, no desvaloriza el trabajo en fierro, el cual le llama ampliamente la atención al ver los avances tecnológicos y las formas en cómo se puede trabajar en él, pero aún así, demuestra su mayor compromiso y seriedad frente a lo que se puede expresar en madera, porque si bien lo declara como un trabajo lejos de lo lucrativo y que no alcanza para grandes lujos, de igual forma se puede vivir: “vivo en lo propio, lo he ganado trabajando en lo que realmente hago hoy, el oficio de carpintero de ribera”.

La observación y los aprendizajes de antaño han sido sus mayores aliados. La incipiente construcción de casas fue fundando las estrategias para su desempeño como artesano, siendo el desarrollo de la habilidad con las herramientas quienes dieron pie para la fabricación de su primera embarcación, la cual por fortuna, permitió que saliera adelante con su familia, dando de esta forma el inicio a un oficio que hasta la fecha lo emociona y lo estremece con sus bondades.

En palabras de Carrasco, “El trabajo es duro, los riesgos son comunes como cualquier otro trabajo, sin embargo, la forma en cómo se plantea un bosquejo y es llevado a la práctica, son el elemento más significativo de dicha labor”. El reconocimiento patrimonial que adquiere Don Crosier y sus embarcaciones artesanales, conforma una identidad auténtica en la Bahía de San Vicente, quien arraigada en los trabajos ligados a la industria pesquera, extracción de productos del mar, fabricación y reparación de barcos, rememora las actividades de una población que crece y se aferra a sus tradiciones como referente principal.

2.2. CARPINTERÍA DE RIBERA: EL ARTE DE CONSTRUIR EMBARCACIONES

La construcción de una embarcación requiere de muchos factores. Primero que todo, la observación es parte fundamental en el planteamiento de un proyecto, en donde las ideas preliminares deben estar fundadas en bosquejos y un ordenado itinerario de procedimientos. Todo parte desde la compra de un árbol, en donde este va a delimitar el largo de la embarcación y su corte va ser la columna vertebral que dará la sustentabilidad. El trabajo en la montaña, la tala de bosques y la elección del material preciso, deben ser definidos de forma muy rigurosa, por tanto se debe tener un conocimiento previo antes de la elección. La manera en cómo se le da la forma es a base de

dimensiones y diversas estrategias, como por ejemplo, la de aplicación de calor a tubos con agua en su interior o mediante el uso de prensas.

El “varadero” se presenta como el lugar físico donde se realiza esta práctica, en donde el entablado, el pulido y la pintura, van dando pequeños avistamientos de lo que será el trabajo final. El ciprés se califica como la piel de una embarcación. Su dureza y su fácil tratado permiten ser el componente fundamental para el proceso de construcción de un barco, sin embargo, no es el único material con el cual se puede fabricar.

Como en todas las construcciones, acá también se regulariza y se pone énfasis en no sobrepasar los límites permitidos, siendo una embarcación artesanal quien no debiera superar los 340 metros cúbicos (18 metros), de lo contrario, su carácter sería pre-industrial. Una embarcación artesanal con todos sus implementos incorporados: motor, caja, línea de eje, hélice, timón, etc., lista para su uso, debería pesar entre 60 y 70 toneladas soportando una tara de 60 a 80 toneladas más. De incurrir en la utilización de embarcaciones que superan estos estándares –para la pesca artesanal-, las multas y sanciones se hacen presentes y son las autoridades portuarias quienes adoptan los correctivos cuando corresponde.

Sin duda alguna que los costos que implican la creación de un barco artesanal son muchísimos, contemplando toda la madera y los elementos industriales comprados para el funcionamiento. Esto se representa en un rango que va desde los 2 millones de pesos con un bote mariscador, hasta los 200 millones con un barco propiamente tal. Dicha elaboración requiere de unos 12 a 13 meses de arduo trabajo, en donde solo se realiza en función de pedidos de privados.

La responsabilidad –nos comenta Don Crodier-, es el requisito principal para un buen desarrollo laboral. Es la única exigencia clara antes de pertenecer al grupo de trabajo. Sin embargo, no todo es pensar en construir, también mantienen cierto tipo de festividades que van sirviendo como componente energético para el clima que se desarrolla en el varadero, como por ejemplo, al momento de parar la plantilla y al momento en que la lancha se va al agua. Los nombres de dichas embarcaciones quedan al total arbitrio de sus dueños, en donde por lo general, se atienen al reconocimiento de un familiar o un ser querido.

En síntesis, la construcción de una embarcación no requiere solamente de la experticia del carpintero, sino también de la disponibilidad de los trabajadores, de los incentivos y la motivación que requieren para el buen desarrollo de sus actividades. La constancia, perseverancia y seriedad ante el trabajo van a dar fuerza y calidad a un producto altamente cotizado tanto material como culturalmente en la sociedad.

2.3. PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL: VALORACIÓN DE UN OFICIO ANCESTRAL

El patrimonio cultural inmaterial constituye un espacio inadvertido del patrimonio, en donde muchas veces se dejan de lado la gran diversidad de manifestaciones que forman parte de nuestra cultura y que cientos de personas se esmeran en continuar reproduciendo en beneficio de las generaciones

posteriores; por lo cual, resulta inmensamente significativo valorar las memorias culturales-artesanales que forman parte de nuestra historia y sobre todo en nuestro medio circundante.

La labor de este artista, representa solo una pequeña parte del inmenso bagaje cultural que nos rodea, sin embargo, prácticas como la de Crosier Carrasco resultan ser infinitamente representativas del mundo portuario que caracterizan a la zona de San Vicente. Parte de la identidad de un grupo social está dada por su patrimonio, que es la expresión de su origen, estilo de vida, desarrollo, transformación e incluso de su decadencia. El patrimonio cultural es importante para la zona por motivo de que es la historia entre la memoria individual y la colectiva, por lo tanto, destruir un patrimonio o dejar que se deteriore en el olvido, es negar parte de la historia de un grupo humano, de su legado cultural. A razón de estos argumentos, nuestra valoración y reconocimiento sobre el oficio de carpintería de ribera es porque representa un elemento particular que se proyecta a la colectividad de San Vicente como un elemento constitutivo de identidad del sector; donde además de construir barcos, se construyen historias, experiencias y emociones que se anidan en sus habitantes.

La construcción de barcos artesanales, tiene una gran relevancia para la localidad, puesto que como ya lo hemos mencionado, representa la identidad de muchos de sus habitantes. Sin embargo, hay que ser sinceros en admitir lo que el mismo “artista de las maderas” manifiesta “el oficio de carpintería de ribera va a en decadencia. Yo pienso que el tiempo va a desaparecer, porque ya no van a estar los recursos, las maderas apropiadas, ya es difícil encontrarlas, llámese ciprés, eucaliptus, todo lo que es primordial para hacer una embarcación de madera”.

Salvaguardar el patrimonio cultural inmaterial que representa el oficio del “maestro Carrasco”, es una labor personal necesaria cuando hay el desarrollo de un mínimo sentimiento de pertenencia con el territorio y que por sobre todo, valore el esfuerzo de personas que de forma autónoma y por voluntad propia, conservan viva una tradición milenaria y característica del paisaje porteño.

3. CONCLUSIONES

Mediante el presente artículo, hemos querido dejar registrado la inconmensurable labor que realiza un artesano carpintero en función de su aporte cultural-patrimonial a la zona de San Vicente en la comuna de Talcahuano. En virtud de la creciente inclinación hacia la “mundialización de la cultura”⁶, el oficio de carpintería de ribera se vislumbra en una lamentable decadencia como consecuencia de la fuerte intromisión de los avances tecnológicos que ha traído consigo el fenómeno de la globalización.

La construcción de lanchas y barcos artesanales representan una maravillosa riqueza de nuestro folclore, en donde a través de la minuciosa observación, el detalle y la experiencia, es posible llevar a cabo tan magníficas obras que enriquecen nuestro paisaje marino.

Es lamentable el hecho de que exista muy poco o casi un nulo reconocimiento a tan grande manifestación cultural, en donde más que un trabajo remunerado, es la esencia de un arte que abarca las raíces culturales más empotradas de un sector del Bio Bío. Pues bien, ante la inexistencia

de iniciativas sobre la protección y preservación de este tipo de patrimonios, dejamos de manifiesto que en la actualidad, aún subsisten lugares donde la globalización, a pesar de su implacable fuerza, no ha podido desplazar ni sumergir.

IMAGEN 1
MAQUETA Y TABLERO PARA PLANTILLA



Fuente: El autor.

IMAGEN 2
CROSIER CARRASCO EN PROCESO CORTE DE QUILLA



Fuente: El autor.

IMAGEN 3 ENTABLADO



Fuente: El autor.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Ley N° 19.542. En: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=82866>

Esparza, Juan y Alejandro Germany. *Contaminación ambiental por actividad pesquera en la comuna de Talcahuano* (Seminario para optar al título de Ingeniero Comercial. Universidad San Sebastián, Escuela de Ciencias Empresariales y Administrativas, Concepción, 1996).

Memoria chilena. "Concepción y Talcahuano en el Siglo XX" En: <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-574.html>

Rockwell, E. *Reflexiones sobre el proceso etnográfico (1982-1985)* (Santiago: Departamento de Investigaciones Educativas, Centro de Investigación y de Estudios Avanzados, 1987).

San Vicente Terminal Internacional S.A. *Memoria y balance anual 2009* (Talcahuano, 2009). En: <http://www.svti.cl/pdf/MemoriaSVT1x.pdf>

Van Maanen, J. "Secretos del oficio: Sobre escribir etnografía" *Revista colombiana de sociología* Vol. 2 n° 1 (1993).

Warnier, J. P. *La mundialización de la cultura* (Quito: Ediciones Abya-Yala, 2001).

¹ La etnografía nos permite acercarnos personalmente a las vicisitudes de la vida cotidiana y a los significados que estas tienen para los habitantes del lugar.

² Lugar físico de trabajo donde se construyen a escala real las embarcaciones artesanales.

³ Memoria chilena. "Concepción y Talcahuano en el Siglo XX" En: <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-574.html>

⁴ Esparza, Juan y Alejandro Germany. *Contaminación ambiental por actividad pesquera en la comuna de Talcahuano* (Seminario para optar al título de Ingeniero Comercial. Universidad San Sebastián, Escuela de Ciencias Empresariales y Administrativas, Concepción, 1996).

⁵ Creada en 1960 con la facultad para administrar, operar y mantener los puertos chilenos.

⁶ La expresión de "mundialización de la cultura" designa aquella circulación de productos culturales a escala global que suscita reacciones controvertidas.

Las opiniones, análisis y conclusiones del autor son de su responsabilidad y no necesariamente reflejan el pensamiento de *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*.

La reproducción parcial de este artículo se encuentra autorizada y la reproducción total debe hacerse con permiso de *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*.

Los artículo publicado en *Revista Estudios Hemisféricos y Polares* se encuentran bajo licencia Creative Commons CC BY-NC-SA 3.0 CL.

