

Las embarcaciones menores artesanales en el litoral continental de la región de Valparaíso: una mirada desde el patrimonio cultural

EDUARDO RIVERA SILVA

> Profesor de Historia y Geografía. Curador, Museo Marítimo Nacional, Valparaíso, Chile
eriverasilva@gmail.com
ORCID 0000-0003-3284-5879

Universidad de Valparaíso
Facultad de Arquitectura
Revista Márgenes
Espacio Arte Sociedad
Las embarcaciones menores artesanales en el litoral continental de la región de Valparaíso: una mirada desde el patrimonio cultural
Diciembre 2021 Vol 14 N° 21
Páginas 127 a 134
ISSN electrónico 0719-4436
Recepción abril 2021
Aceptación junio 2021
DOI 10.22370/margenes.
2021.14.21.3100

RESUMEN

Las embarcaciones menores artesanales son un aspecto poco estudiado en el contexto del patrimonio cultural marítimo de la Región de Valparaíso, paradójicamente, siendo una de las unidades administrativas de Chile protagónicas en actividades marítimas, especialmente al poseer dos de los puertos más importantes del país, como Valparaíso y San Antonio, donde los temas asociados a las líneas de comunicaciones marítimas, a la llegada del vapor, a las influencias técnicas extranjeras o incluso, a las grandes obras portuarias, han mermado el interés sobre los navegantes de pequeña escala.

El objetivo de este trabajo es presentar las principales perspectivas desde la cual se puede abordar el estudio de las embarcaciones menores tradicionales como bienes patrimoniales, más allá de la mera descripción técnica o del estudio del artefacto, sino que como expresión de una herencia de saberes en cuanto a su construcción y uso, a su rol en el entramado social, en el paisaje, el imaginario y las expresiones folklóricas.

PALABRAS CLAVE

embarcaciones menores, carpintería de ribera, pesca artesanal, patrimonio marítimo, antropología marítima, cultura marítima

Artisanal small boats on the continental coast of the Region of Valparaíso: a look from the cultural heritage

ABSTRACT

Small crafts are a poorly studied aspect in the context of maritime heritage in the Valparaíso Region. Paradoxically, this is one of Chile's most important administrative units in maritime activities, because it has two of the principal ports in Chile: Valparaíso and San Antonio, where the subjects associated to the history of communication lines, the arrival of steam, foreign technical influences or even the great harbor constructions, leave out small-scale seamen, like port employees and fishermen.

The objective of this paper is to present the main perspectives for the study of traditional small crafts as cultural heritage subjects. Beyond the technical description or the study of the artifact, but rather more as a heritage expression of an ancient knowledge in regarding its building and use, its role in the social relationships, in the landscape, the imaginary and folklore.

KEYWORDS

small crafts, boatbuilding, traditional fishing, maritime heritage, maritime culture, maritime anthropology



> Figura 1. Botes en caleta Horcón, junio 2021. Fotografía del autor.

> Figura 2. Botes de fibra de vidrio en caleta Higerillas de Concón, junio de 2021. Fotografía del autor.

La Región de Valparaíso posee un largo litoral que abarca desde un punto intermedio entre Pichidangui y caleta Los Molles por el norte a la desembocadura del río Rapel por el sur; las islas oceánicas de Rapa Nui, Salas y Gómez y el archipiélago de Juan Fernández también pertenecen administrativamente a esta región, la que tiene como una de las imágenes más reconocibles en su paisaje cultural a la pesca artesanal y actividad marítima en general, donde las embarcaciones menores constituyen un elemento icónico de este paisaje. Estas naves, especialmente las que provienen de una manufactura artesanal, son cada vez menos, desplazadas ya casi por completo por las construidas en fibra de vidrio, de un diseño estandarizado y que en Chile está representado principalmente por el modelo derivado de la panga desarrollada por Yamaha a fines de la década de 1970 (Steinberger, 2017).

Actualmente en la región de Valparaíso, se emplean varios tipos de embarcaciones menores artesanales, las que han sido construidas con técnicas transmitidas a través de generaciones, empleando de forma invariable la madera como material para su confección. Dentro de las tipologías más visibles se encuentran las lanchas usadas en turismo costero, propulsadas con motor, generalmente con una cabina, una cubierta y asientos para ubicar pasajeros y las lanchas utilizadas para la pesca, también provistas de cabina, cubierta corrida y bodega. Dentro de las embarcaciones sin cubierta, se encuentran los bongos, de dimensiones variables y generalmente con forro de tingladillo, amén de otros ejemplares, como pequeñas pangas de fondo plano en la desembocadura del Maipo.

Hoy, el uso cada vez mayor del bote de fibra de vidrio, ha provocado una merma sustantiva en la cantidad de personas dedicadas a la construcción naval en madera en esta región; los llamados carpinteros de ribera hoy están casi extintos en este lugar de Chile, pero los últimos ejemplares tradicionales, representan la pervivencia de una expresión cultural que va más allá de lo técnico.

Este trabajo aborda algunas de las perspectivas desde donde se puede realizar un ejercicio de valoración de las embarcaciones artesanales en madera presentes en la región a partir del punto de vista del patrimonio cultural. Dicho sea de paso, y para acotar este trabajo, hemos excluido en esta ocasión las embarcaciones que han estado presentes tanto en Rapa Nui como en Juan Fernández ya que ambos casos son un tema en sí mismas.

UNA MIRADA HISTÓRICA

Como era natural, la primera aproximación a un estudio monográfico de las embarcaciones menores se hizo en el contexto de las exploraciones ultramarinas europeas. La curiosidad por todo aquello que resultaba exótico llevó a los europeos a realizar un registro de lo que resultara desconocido en el Viejo Mundo. Diego de Rosales, en su *Historia General del Reyno de Chile* (1674) realiza interesantes descripciones para las canoas monóxilas usadas entre la Araucanía y Chiloé, además de las dalcas de tres tablonés, describiendo el método constructivo y uso.

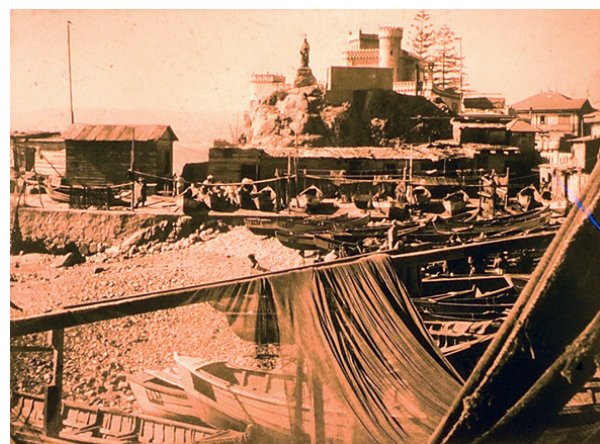
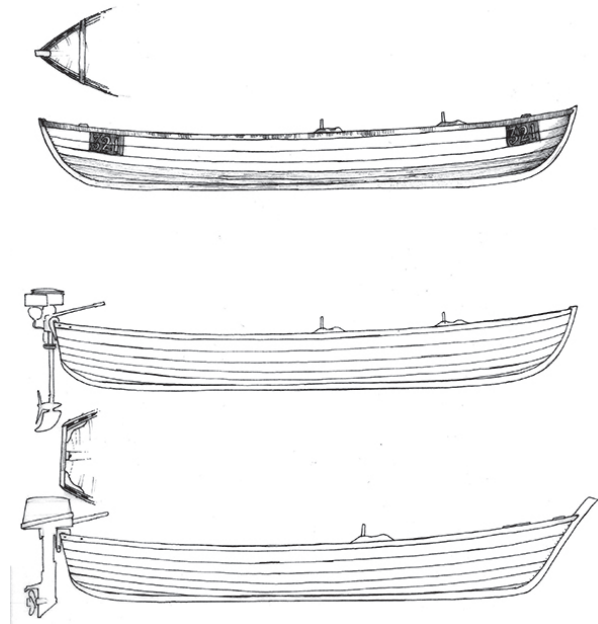
El ingeniero militar francés Amadé Frezier, quien estuvo en Valparaíso en 1712, realiza una síntesis de la pesca en las costas portueñas, y del mismo modo, una de las primeras descripciones de la balsa construida en base a dos vejigas de cuero de lobo marino (*Otaria flavescens*). Es por tanto la de Frezier, una de las primeras referencias que tenemos al tipo de naves menores empleadas en las inmediaciones del actual *Puerto Principal*.

Ya para el siglo XIX, con la expedición de Jules Dumont D'Urville que en 1838 arribó a las costas chilenas, el capitán de corbeta François-Edmond Pâris, realizó un extenso trabajo acerca de las diversas embarcaciones menores que pudo observar en su periplo por las costas del mundo, el que en términos generales es un trabajo técnico descriptivo. De su paso por Valparaíso nos menciona que *Las únicas embarcaciones que no son europeas en Valparaíso son canoas ahuecadas en un tronco de árbol mal redondeado y coronadas por falcas oblicuas, como en el Callao de Lima* (Pâris, 1841). Esas mismas canoas monóxilas son descritas por Vicente Pérez Rosales: *Toda la playa, desde ese extremo al otro de la bahía, era un desierto que solo visitaban las mareas, i en el cual, en medio del sargaso i junto a algunas estacas donde los pescadores colgaban sus redes para orearlas, se veían varados algunos de los informes troncos de árboles ahuecados que llevan aun el nombre de canoas* (Pérez Rosales, 1886); junto a ese testimonio, que da cuenta también de la red como arte de pesca, debemos agregar el de Benjamín Vicuña Mackenna, quien en su *Quintero, su estado actual y su porvenir* (1874) dedica un capítulo entero a los pescadores del litoral de ese puerto y alrededores con la descripción de sus artes de pesca y embarcaciones.

De forma paralela al empleo de embarcaciones indígenas, la introducción de naves menores de tecnología europea fue incrementándose desde la llegada de los españoles. La manifestación más cercana de esto es la construcción en 1541 de una pequeña nave para las huestes de Valdivia en la desembocadura del río Aconcagua, para lo cual el capitán Gonzalo de Los Ríos contó con carpinteros de ribera, tal vez, los primeros de escuela europea en llegar a Chile (De Góngora Marmolejo, 1862).

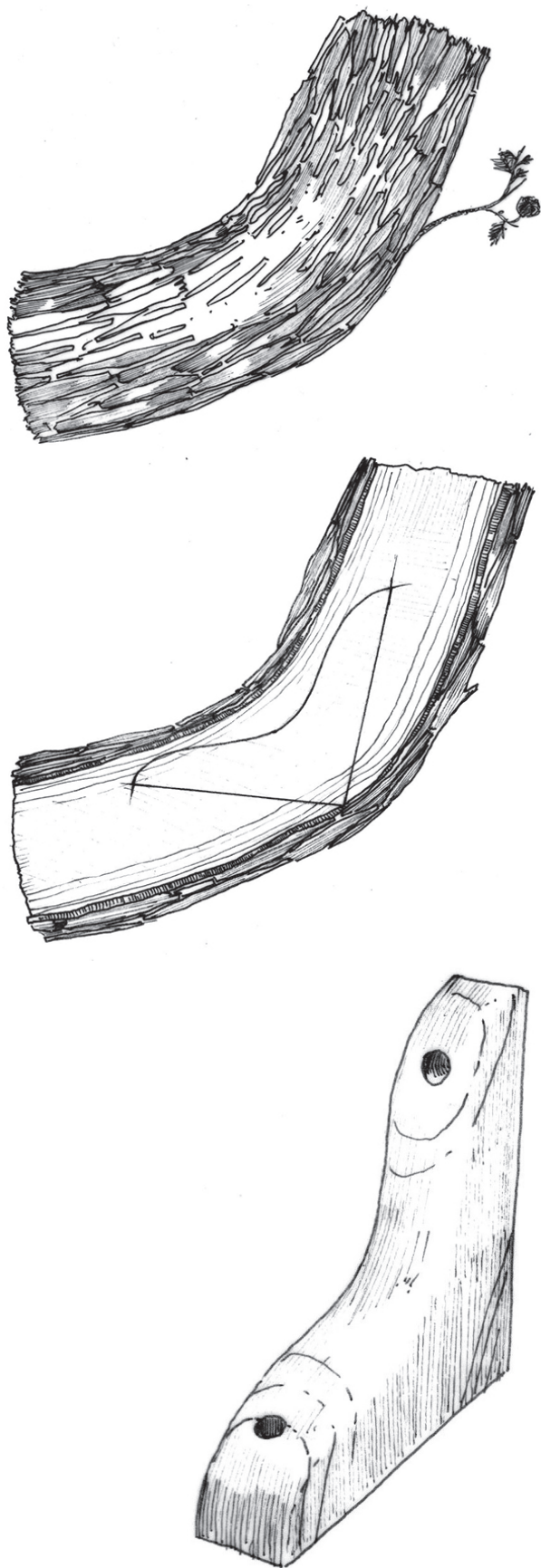
Debido a que los españoles documentaron más bien lo que vieron a lo que traían consigo, no existen muchas fuentes que permitan conocer los tipos de embarcaciones menores durante el período hispano, luego, las fuentes iconográficas son un aporte en ello. Así, para el inicio del siglo XIX, es posible apreciar que el empleo de naves menores de escuela europea ha desplazado a las de construcción indígena, pudiendo apreciar en los registros gráficos, la existencia de falúas, gigs y botes de doble bancada; empleadas principalmente como naves de servicio en la bahía, tales como traslado de pasajeros, de carga, fondeo de anclas, muertos¹ y el traslado de prácticos². La pesca artesanal, al parecer, fue la última en usar botes de construcción originaria.

La existencia de esta multiplicidad de naves generó, por tanto, la presencia de maestros y aprendices de carpintería de ribera. Un vistazo rápido a los informes de capitanes de puerto y subdelegados marítimos vertidos en las Memorias del Ministerio de Marina hacia fines del siglo XIX, dan cuenta de la presencia de diversas embarcaciones de pesca y transporte de pasajeros, bajo las denominaciones de lanchones, lanchas, botes, canoas y bongos. Con la implementación de la infraestructura portuaria en los puertos de Valparaíso, San Antonio, Quintero y Ventanas durante el siglo XX, el empleo de naves menores en las faenas de carga y pasajeros disminuyó, limitándose su construcción y uso en las labores de pesca y turismo. Durante buena parte del siglo XX, el modelo elegido para las labores extractivas fue el bongo de dos proas, generalmente con casco construido en tingladillo y que con la irrupción del motor fuera de borda, terminó por ser rematado en una popa plana o espejo para poder instalar el motor y luego, comenzar a aguzar progresivamente la sección superior de la proa y a curvar la roda, todo esto ante el uso de motores más potentes que le permitieron remontar las olas con mayor facilidad.



> Figura 3. Evolución del bongo con casco de tingladillo: embarcación de proa y popa aguzada, recorte de popa para instalación de motor fuera de borda, elevado de proa por uso de motores de mayor potencia. Ilustración del autor.

> Figura 4. Bongos en la caleta El Membrillo, ca. 1930. Colección del autor.



> Figura 5. Proceso de una curva (de izquierda a derecha y de arriba abajo): Tronco curvo, labrado en dos caras planas para trazado y corte de curva, pieza terminada, curva de madera en bancada de bote. Ilustraciones y fotografía del autor, caleta Ventanas, junio 2021.

Hoy, el uso de botes de pesca de madera es cada vez más reducido, ante el empleo generalizado del bote de fibra de vidrio, que en diversos puntos del litoral del Chile central ha recibido también el nombre de "bongo" (Pavez Carrera, 2004).

EMBARCACIONES MENORES, UNA MIRADA DESDE EL PATRIMONIO

Una de las primeras miradas hacia las embarcaciones desde el punto de vista patrimonial se desprende de las particularidades de su método constructivo y los saberes contenidos en él. La elección de las maderas, el labrado de piezas a partir de curvas naturales obtenidas de troncos, el trazado de plantillas, la elección de las medidas y otros detalles constructivos nos hablan de un trabajo de carpintería que dista de la construcción de un mueble o una vivienda. Quienes construyen y usan estas embarcaciones son los portadores de un cúmulo de conocimientos que generalmente son ancestrales, que les otorgan a sus usuarios y constructores la calidad de portadores de esos saberes. Por ejemplo, los carpinteros de ribera, han recibido la categoría de tesoros humanos vivos, es decir, *individuos que poseen en sumo grado los conocimientos y técnicas necesarias para interpretar o recrear determinados elementos del patrimonio cultural inmaterial* (UNESCO, 2003).

Pero el método constructivo es, digamos, la base para manifestaciones más complejas. Retomando a Pâris y especialmente a Vicuña Mackenna, ellos se acercaron a estos tópicos desde un punto de vista que hoy podríamos reconocer como etnográfico, dando cuenta de sus usuarios y de algunos métodos de pesca. Desde esa perspectiva, el polaco Bronislaw Malinowski, nos plantea que el trabajo etnográfico debe trabajar sobre el fenómeno completo, pues de otro modo, se obtendrá una visión parcial e incluso, caricaturesca (Malinowski, 1986). El mismo autor señala que *El etnógrafo que se proponga estudiar sólo religión, o bien tecnología, u organización social, por separado, delimita el campo de su investigación de forma artificial, y eso le supondrá una seria desventaja en el trabajo* (p. 28).

En sintonía con lo planteado por Malinowski, el límite entre lo material e inmaterial en la investigación acerca de las embarcaciones artesanales como expresión del patrimonio cultural, es absolutamente difuso e inclusive, artificial, ya que cada saber presente en constructores y usuarios tiene una expresión material en las embarcaciones.

Otra manera de arribar al tema de las embarcaciones artesanales como bien patrimonial es a través de la antropología social, ya que el patrimonio es un tema intrínsecamente propio de ella (Prats, 1998), en este aspecto, esta disciplina apunta a estudiar la pesca artesanal como actividad económica con un entramado social subyacente. Consecuente con lo anterior, la especificidad del trabajo de las comunidades costeras, especialmente pescadoras, han llevado a postular que el estudio antropológico de la pesca corresponde más bien a una subdisciplina, la llamada antropología marítima o haliútica, aunque debemos reconocer que dicho concepto ha sido discutido; José Pascual Fernández, en *Antropología Marítima: historia, ecología, organización social y cambio económico entre los pescadores*, nos manifiesta que dicha discusión está relacionada con, si la antropología marítima es una disciplina como tal, o que si más bien puede considerarse que se trata de una antropología de la pesca. También nos señala de que la discusión radica en qué punto las estructuras sociales de los pescadores logran diferenciarla de una antropología del trabajo (Fernández, 1987:4-5).

De acuerdo con el planteamiento anterior, y remitiéndonos a un territorio con una rica cultura marítima como lo es el País Vasco, es interesante la labor investigativa desarrollada por el Museo Marítimo Vasco, institución que se pliega a los alcances teóricos de la antropología marítima, especialmente a través de su revista *Itsas Memoria*. De los autores presentes en este órgano de divulgación, recogemos a Juan Antonio Rubio-Ardanaz, quien en su publicación *La antropología marítima, subdisciplina de la antropología socio-cultural* (1994) expone los sus fundamentos teóricos y llama a superar el método técnico-descriptivo en los trabajos vinculados a la cultura marítima para dar paso a uno que entienda a los cultores como agentes sociales y económicos implicados y configurados en una escala de clases que es modelada económicamente (Rubio-Ardanaz, 1994:20). Las interrogantes planteadas por el autor, orientadas a indagar cómo reproducen su cultura dentro del sistema en el cual se hallan insertos y qué factores externos inciden en ello, grafica en buena parte las orientaciones teóricas de este trabajo.

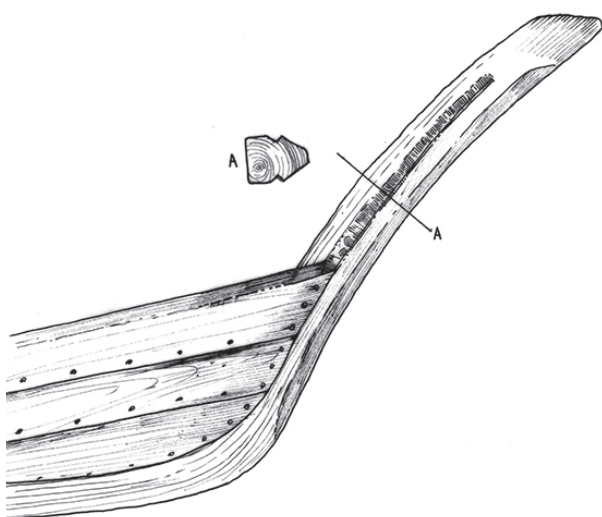
Juan Antonio Rubio-Ardanaz también nos permite acercarnos al contexto cultural de las embarcaciones artesanales desde la perspectiva del patrimonio cultural. En su artículo *El concepto de patrimonio marítimo y de cultura: gestión museística e iconos públicos en el País Vasco* (2009) nos señala que el patrimonio marítimo implica todo aquello que las personas vivas son capaces de poner en marcha en una dinámica cultural y social representando y poniendo en valor las formas de vida relacionadas con la mar (Rubio-Ardanaz, 2009:58). En esto, los usos asociados a las embarcaciones menores artesanales van desde las relaciones sociales y económicas, elementos estéticos, e incluso, el lenguaje usado en ellas³. Al respecto, interesante es el trabajo de Elisa Carrasco (1956) y su *Terminología pesquera de la provincia de Valparaíso*, donde no solo realiza un notable glosario, sino que esboza algunos alcances metodológicos de su investigación y otras observaciones propias de un trabajo de tipo etnográfico. También, para el contexto chileno, y en la línea disciplinar de la antropología marítima, encontramos trabajos como el de Álvaro Retamales (2020), *Antropología de la pesca en Chile*, o el de Diego Jara acerca de la carpintería de ribera en el puerto de San Vicente (Jara, 2017). Si bien el mundo de la pesca y la carpintería de ribera han sido tratados profusamente en el contexto chilote y maulino, sí hay conexiones y comparativas que nos permiten acercarnos al escenario de la región de Valparaíso, especialmente en lo que a la construcción de embarcaciones se refiere.

Ahora bien, una de las tentaciones para con el trabajo de investigación patrimonial, y especialmente con lo referido al de las embarcaciones artesanales, es catalogar y describir e incluso coleccionar diferentes artefactos propios de las artes de pesca, sin ahondar en el contexto; tampoco se trata de registrar solamente creencias, saberes, historias y tradiciones, sino que de entender las relaciones que las personas tienen con las embarcaciones tradicionales en cuanto a su memoria, problemáticas y valoración que le otorgan a dichos artefactos. Esta visión es apoyada por María Florencia Rispoli en su trabajo *Trabajar de pescador. Aportes desde la antropología marítima* (2006), donde menciona que el estudio social de la pesca artesanal debe abordarse desde la visión de la antropología social, ya que no importa que el objeto de estudio sea la producción, sino que cómo se organiza esa producción y las relaciones sociales que giran en torno a ella. Sin duda, las embarcaciones, su tipología de construcción y su uso, son consecuencias de la actividad productiva del pescador, y por extensión, del resto de las actividades marítimas artesanales realizadas a partir de una nave artesanal.



> Figura 6. Encamando espinel en caleta El Membrillo de Valparaíso, junio de 2021. Nótese el cajón espinelero pintado de color verde, propio de esa caleta. Fotografía del autor.

> Figura 7. Tolete o toletería con escámo de madera. Caleta Maitencillo, septiembre de 2021. En segundo plano, par de remos. Fotografía del autor.



> Figura 8. Pintura mural en caleta Portales de Valparaíso, junio de 2021. Fotografía del autor.

> Figura 9. Proa con forro de tingladillo en construcción con detalle de corte. El canal, llamado alefriz, permite encajar la tabla o traca en la quilla y en la roda para generar una superficie hidrodinámica. Ilustración del autor.

> Figura 10. Bongo Carmen, Museo Marítimo Nacional, mayo de 2021. Fotografía del autor.

En la misma visión antropológica, el abordaje teórico de las embarcaciones artesanales como bien patrimonial, entronca con el mundo de las artes populares y el folklore, ya que no se trata solamente de técnicas constructivas o de pesca, sino que también de elementos estéticos y simbólicos, expresados, por ejemplo, en la paleta de colores empleada para pintar las embarcaciones, en elementos decorativos como frases, lemas y adornos, y por supuesto, en caracteres simbólicos, como la asignación de un nombre propio para la embarcación, o bien, la elaboración de réplicas como juguetes o andas religiosas. En este aspecto, la obra de Tomás Lago, *Arte popular chileno* (1971), trabajo que es considerado pionero e inicial en el estudio del folklore chileno, reconoce el arte manual como punto de partida para llegar a un concepto más amplio de cultura popular (Lago, 1971) y nos permite establecer que ahí está el inicio para estudiar a las embarcaciones bajo esa perspectiva, pudiendo reconocer, las conexiones para llegar a elementos aparentemente tan distantes de lo técnico, como la fiesta de San Pedro, la fogata del pescador o el uso de la embarcación como elemento resignificado en el contexto de las protestas emanadas por las demandas sociales de los pescadores, o incluso, en el imaginario que la caleta tiene en el paisaje costero.

Otra perspectiva interesante corresponde al trazado histórico del origen y desarrollo en el tiempo de la embarcación como componente del paisaje social (Gutiérrez-Aristizábal, 2017), ahí, articula permanencias, huellas y memorias; las caletas que aún poseen embarcaciones tradicionales son aquellas donde es posible activar la memoria de pescadores, residentes e incluso, turistas. Si ahondamos más, esta memoria nos lleva a la ancestralidad de la cultura marítima, que en algunos casos, nos permite establecer claras conexiones con el mundo europeo y americano, especialmente en lo tecnológico, lingüístico y estético. Que un bongo de tingladillo aún en uso en el litoral de la región de Valparaíso, haya sido fabricado con el mismo método que un *drakkar* vikingo, es algo que nos invita a realizar este ejercicio de conexiones que parten desde la tecnología y terminan en un entramado histórico y social más complejo.

Para dimensionar este sincretismo entre métodos constructivos europeos y saberes locales, podemos remitirnos a autores como Fernand Braudel, quien en *El Tiempo del Mundo* (1984) emplea

el término “economía-mundo” para referirse a la articulación jerarquizada de la economía, y cómo se establecen bajo esa lógica, áreas periféricas, como lo ha sido Chile en su vida hispana y republicana. Probablemente, uno de los aspectos notables en esto, se trata del modo en que las técnicas constructivas se han mantenido por siglos, como sucede con el ya mencionado forro de tingladillo, presente desde el siglo III (Phillips-Birt, 1979). Por otra parte, elementos constructivos, como buzardas, curvas y bancadas, no han sufrido alteraciones si lo comparamos con embarcaciones similares de inicios del siglo XIX, por ejemplo.

No cabe duda que esta condición periférica es la que nos permite entender la adopción de caracteres locales en la morfología y el uso de las embarcaciones, y hoy sería imposible reconocer en un bote pesquero chileno, aspectos europeos en su estado puro, tal como las fuentes fotográficas de inicios del siglo XX nos muestran. En último término, estas fuerzas conformadoras de la economía, como el comercio, la guerra, el imperialismo o el colonialismo, inciden finalmente en las características de la cultura material, como expresión de un intercambio cultural unidireccional. En sintonía con lo planteado por Braudel, es esta la clave para entender finalmente cómo los saberes europeos llegan a Chile, y comprender cómo una embarcación de casco en tingladillo fabricada en Quintero en la década de 1990, tiene el mismo método constructivo que un *drakar* vikingo del siglo IX.

EMBARCACIONES MENORES TRADICIONALES, ¿POR QUÉ PRESERVARLAS?

Como ya hemos señalado, la irrupción del bote de fibra de vidrio en el rubro de la pesca artesanal ha iniciado la paulatina desaparición del bote de madera, aun cuando las lanchas con cabina y los botes destinados a la actividad de orilla (mariscadores principalmente) siguen construyéndose en ese material, por lo que es natural que exista la sensación que los oficios que giran alrededor de una nave artesanal y los saberes contenidos en ella, están condenados a desaparecer, condición de precariedad que puede atribuirse a cualquier manifestación cultural asociada a la tradición. Néstor García Canclini en *Culturas híbridas, estrategias para entrar y salir de la modernidad* (2001), se refiere precisamente a esto, manifestando que ese fenómeno es más bien una transformación, y que la modernización no significa la supresión de la cultura popular; no señala entonces ese autor que *Muchos estudios revelan que en las últimas décadas las culturas tradicionales se han desarrollado transformándose* (García, 2001:203) y que no toda la población puede absorber la modernidad, lo que cobra sentido en el entendido que el uso de embarcaciones tradicionales en la región de Valparaíso se desarrolla en espacios de semirruralidad, como suele suceder, por ejemplo, con las caletas insertas en Valparaíso y San Antonio, siendo espacios con una dinámica de trabajo más bien rural pasos de un puerto industrializado, es decir, un territorio de ruralidad dentro de uno de urbanidad.

Aun así, el oficio de la carpintería de ribera está en vías de extinción en la región de Valparaíso, al menos como lo hemos conocido, existiendo la actividad solo en San Antonio y en Quintero, donde encontramos un astillero dedicado solamente a la reparación y transformación de embarcaciones. Por medio de conversaciones con los pescadores de Loncura, “Claudio”, el último carpintero de ribera de dicha localidad, falleció hace un año y medio⁴. Ante este panorama, el trabajo de registro y documentación de estos saberes todavía presentes en los cultores que todavía sobreviven, se hace

muy necesario; del mismo modo, diversas problemáticas ambientales como la pesca de arrastre, la disminución de algunas especies y la valoración de otras, pueden alterar los tipos de pesca y sus artes asociadas. La ampliación de los puertos puede desplazar el uso de embarcaciones menores en la actividad turística también, lo que presupone la extinción y/o transformación de esa actividad económica.

En este aspecto, la labor de los museos todavía es pobre. El Museo Histórico y de Historia Natural de San Antonio ha logrado preservar una embarcación deportiva, una lancha y un bongo, mientras que el Museo Marítimo Nacional en Valparaíso sólo conserva un bongo, el último de madera de la caleta El Membrillo, dentro de las embarcaciones de construcción tradicional, aun cuando dicho museo ha iniciado una línea de trabajo orientada al trabajo de campo como método para relevar los aspectos patrimoniales insertos en las caletas de pescadores más próximas a su emplazamiento. No existe aún un ejercicio de preservación de artes de pesca que no sean materiales arqueológicos en los museos del litoral continental de la Región y apenas se han realizado trabajos de registro de estos oficios.

CONSIDERACIONES FINALES

En nuestro país, pese a su condición marítima, el estudio de las embarcaciones menores tradicionales, sobre todo para el contexto del litoral de la región de Valparaíso es en general, escaso. Como ya lo hemos mencionado, otros estudios de caso, no menos interesantes, corresponden a las naves del ámbito de las islas oceánicas de la región.

Adentrarse en este tema tiene en una etapa primaria, su descripción técnica y aproximación histórica, en este último caso, las fuentes son todavía fragmentarias, dejando todavía, vacíos y preguntas abiertas. Dicho lo anterior, tal levantamiento es insuficiente para tener un panorama completo de su evolución como expresiones de la cultura material, no obstante, el estudio comparado con otras embarcaciones en Chile de ascendencia europea permiten establecer ciertas líneas de filiación. Al menos para su historia reciente, las entrevistas a los pescadores y constructores son vitales para poder levantar información de primera mano.

En este ejercicio investigativo, el patrimonio cultural marítimo no puede limitarse a una mirada histórico-conmemorativa, sino que etnográfica y antropológica que permita comprender el significado que el mar tiene para las comunidades, como fuente de sustento y como escenario de sus relaciones sociales. El trabajo con las comunidades es esencial, en los pescadores y carpinteros está aún el conocimiento experiencial en torno a las naves artesanales y a la vida que gira en torno a ellas. La tendencia a la desaparición de este tipo de embarcaciones, otorga urgencia a este levantamiento de información.

En último término, la progresiva transformación tecnológica de la actividad marítima artesanal —pescadores, calafates, armadores, mariscadores, buzos— comienza a dejar lentamente atrás una serie de artefactos empleados en la actividad, no obstante, manifestaciones propias de lo inmaterial, estético y simbólico, todavía permanecen como patrimonio vivo, aunque las embarcaciones sean de fibra, las redes se adquieran ya tejidas o los pescantes instalados en los muelles hayan reemplazado el acto solidario de varar un bote en la playa. Pero dado que los artefactos tradicionales, como las embarcaciones de madera están en franca retirada, es que se hace necesario no solo levantar los testimonios orales de

pescadores y constructores, sino que propender a su preservación, no desde la mera colecta y fetichización del bien material, sino que en paralelo a un trabajo de investigación de carácter etnográfico que nos permita preservar estos bienes y lo que representan para las comunidades. La región de Valparaíso es por cierto, un interesante estudio de caso, ya que la actividad marítima artesanal está en franca disminución, y la memoria contenida en ella, claramente desaparecerá si es que no existen acciones de salvaguarda.

BIBLIOGRAFÍA

- Braudel, F. (1984). *El Tiempo del Mundo, Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII* (Vol. III). Alianza Editorial.
- Carrasco, E. (1956). Terminología pesquera de la región de Valparaíso. (D. d. lingüística, Ed.) *Boletín de Filología*(9), 15-33.
- De Góngora Marmolejo, A. (1862). *Colección de Historiadores de Chile, Historia de Chile desde su descubrimiento hasta el año 1575* (Vol. II). Santiago.
- Fernández, J. P. (1987). *Antropología marítima: historia, ecología, organización social y cambio económico entre los pescadores* (Vol. 1). (P. y. Ministerio de Agricultura, Ed.) España.
- Frezier, A. F. (1902). *Relación del viaje por el mar del sur, a las costas de Chile i Perú durante los años de 1712, 1713 i 1714*. Santiago, Chile.
- Gutiérrez-Aristizábal, A. (2017). La noción de paisaje social, un posible recurso para la valoración patrimonial. (U. C. Colombia, Ed.) *Revista de Arquitectura*, 19(2), 16-27.
- Jara, D. (octubre-diciembre de 2017). Carpintería de ribera: el patrimonio sumergido en las vetas del puerto de San Vicente. *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*, 8(4), 55-62.
- Lago, T. (1971). *Arte popular chileno*. Santiago de Chile: Universitaria.
- Malinowski, B. (1986). *Los argonautas del Pacífico occidental* (Vol. I). España: Planeta-Agostini.
- Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina. (s.f.). *Biblioteca del Congreso Nacional de Chile*. Recuperado el 06 de 05 de 2021, de <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=126383>
- Ministerio de Defensa, Subsecretaría de Marina. (1978). *Biblioteca del Congreso Nacional de Chile*. Recuperado el 08 de 05 de 2021, de <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=6855>
- Pâris, F.-E. (1841). *Essai sur la construction navale des peuples extra-europeens* (Vol. 1). Paris.
- Pavez Carrera, P. (2004). *Subpesca.cl*. Recuperado el 9 de 5 de 2021, de https://www.subpesca.cl/fipa/613/articulos-89007_informe_final.pdf
- Pérez Rosales, V. (1886). *Recuerdos del pasado 1814-1860* (3° ed.), Santiago, Chile: L. Montt, Ed.
- Phillips-Birt, D. (1979). *The building of boats*. New York: W. W. Norton & Company Inc.
- Prats, L. (1998). El concepto de patrimonio cultural. *Cuaderno de Antropología Social*(11).

Retamales, Á. (2020). Antropología de la pesca en Chile. *Revista Chilena de Antropología*(41), 55-69.

Rosales, D. d. (1877). *Historia General del Reyno de Chile: Flandes Indiano* (Vol. 1). (B. V. Mackenna, Ed.) Valparaíso, Chile: Imprenta de El Mercurio.

Rubio-Ardanaz. (1994). *La antropología marítima subdisciplina de la Antropología sociocultural*. Bilbao: Universidad de Deusto Ediciones.

Rubio-Ardanaz, J. A. (2009). El concepto de patrimonio marítimo y de cultura: gestión museística e íconos públicos en el País Vasco. (M. N. Vasco, Ed.) *Isas Memoria, revista de Estudios Marítimos del País Vasco*(6), 57-82.

Steinberger, H. (10 de octubre de 2017). Boating Magazine. *The History of the Panga*. Winter Park, Florida, Estados Unidos. Recuperado el 10 de junio de 2021, de <https://www.boatingmag.com/boats/history-panga/>

UNESCO. (2003). *Instrumentos informativos*. Obtenido de http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=17716&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html

Vicuña Mackenna, B. (1874). *Quintero, su estado actual y su porvenir*. Valparaíso: Imprenta de El Mercurio, Ed.

NOTAS

- 1 Bloque de concreto u otro material pesado usado para amarrar de forma permanente una boya.
- 2 Empleado del puerto que cumple las labores de guía para que las naves mayores salgan y entren a la bahía con seguridad.
- 3 El autor ha podido constatar en la observación de campo (2021) el uso por parte de los pescadores artesanales de la caleta El Membrillo de Valparaíso, deformaciones lingüísticas, como *emura* por *amura* o *toletera* por *tolete*.
- 4 Trabajo de campo del autor en caleta Loncura, junio de 2021.

§