

ASTILLERO MADE IN CHILE

LA PASIÓN DE UN ARTESANO

Después de una vida dedicada a la construcción y a la navegación de embarcaciones chicas, Sergio Cortés se ha dado una tregua. Sabe que la apertura económica acabó con el rubro artesanal de los astilleros, que tuvo su gloria en los 80, aunque él se niega a decir adiós.

POR **CARLOS OLIVA VEGA** FOTOS **VIVI PELÁEZ**

Sergio Cortés ha construido su vida, literalmente, con las manos.

Hijo de padres ultraconservadores, no fue fácil para Sergio comunicarle que dejaba la universidad para dedicarse a construir botes. Tenía 20 años y después de hacer dos semestres de ingeniería civil en la Universidad de Chile, optó por cambiarse a la Usach, convalidar ramos y gozar con las clases prácticas de esa institución. Aunque la alegría del cambio poco le duró.

“Encontraba que ingeniería civil era una carrera muy árida, y yo lo que quería era hacer cosas con las manos. Soporté tres años en total”, explica el maestro. “Además, uno puede hacer cosas distintas, pues estudiar en la universidad no te da ninguna garantía”.

La marea pasó. Los padres de Sergio aceptaron sus motivos de renuncia y él se lanzó de lleno a navegar y construir botes de windsurf (veleros de un solo casco), junto a su amigo Tony Price, quien lo introdujo en el mundo náutico cuando apenas tenía 15 años. Ahí empezó todo.

UN MAR DE EMOCIONES

Sergio nunca oyó hablar de botes al interior de su casa. La única noción que tuvo respecto a las embarcaciones se la dio su abuelo materno, un hijo de inmigrantes alemanes que vivía junto al lago Ranco, en la Región de los Ríos. Allí construía botes “con mano experta”, según su nieto, cuyas visitas al astillero del sur se limitaron a su infancia.

Por lo mismo, para ese muchacho de ojos lánguidos -hoy de 52 años y padre de tres hijos- su destreza para las labores náuticas

no se reveló sino hasta el día en que visitó el Club de Yates de Santiago con su amigo Tony. Desde ese día en que Sergio navegó por primera vez en los Flying Deutschman (un

Hace casi una década que no fabrica una embarcación, pues está dedicado a proyectos de la industria minera donde gana más plata. Claro, construyó botes, lanchas y yates desde 1980 hasta 1999, pero la bonanza de ese período hoy apenas es un recuerdo.

bote con capacidad familiar), en la laguna de Aculeo, se fascinó con los deportes náuticos.

“Me pedía que lo invitara constantemente al Club. Así comenzó a interesarse por la fabricación de las embarcaciones. Y no me sorprendió que lo hiciera, pues desde que fuimos compañeros en el Colegio Los Leones que mostraba una habilidad especial con las manos”, asegura Price.

Y de los Flying Deutschman, el futuro maestro astillero saltó a los windsurf, con los cuales no sólo compitió y construyó la embarcación con más roldanas y aparejos de Aculeo, sino que también las hizo de anfitrión, llegando a reunir a más de 150 personas en las competencias abiertas de ese lugar. Todo un espectáculo.

La pasión con que Sergio se dio a la fabricación del windsurf, una vez renunciado a la universidad, no pasó inadvertida para Matías Puffe, un emprendedor cuyos negocios náuticos lo llevaron a adquirir la licencia norteamericana para la construcción de veleros catamaranes (de dos cascos) en Chile. Pero le faltaba un partner. Alguien que supiera del teje y maneje de las embarcaciones pequeñas. Por eso, un día en que Sergio apareció por la laguna con su soberbio windsurf, Puffe lo abordó y le propuso “la” oportunidad para





potenciar su talento.

“Nunca me había metido en el tema de la fibra de vidrio (material con el que se construyen actualmente las embarcaciones). Y Matías me dice oye, sé que eres hábil y está este tema. ¿Qué te parece? Y yo le respondo: hagámoslo. Fue en el año 80. Tenía como 30 años. Y ahí empecé a construir mis primeras obras”, recuerda el maestro.

Comenzó a trabajar sin descanso en Surf

Sergio nunca oyó hablar de botes al interior de su casa. La única noción que tuvo respecto a las embarcaciones se la dio su abuelo materno, un hijo de inmigrantes alemanes que vivía junto al lago Ranco, en la Región de los Ríos. Allí construía botes “con mano experta”, según su nieto, cuyas visitas al astillero del sur se limitaron a su infancia.

Glass, la empresa de Puffe. Y si bien fabricaban tablas de windsurf, fueron los catamaranes Prindle 16 los que elevaron el prestigio de este multicampeón. Así llegó a construir lanchas para las familias que cada año visitaban el Sausalito y a participar en el conocido certamen televisivo Free Water Race.

La experiencia adquirida en Surf Glass llevó a Sergio a saltar a la empresa Femo Glass y luego a Fibermold, donde llegó en

1985 a construir yates trailereables y veleros Optimist (especiales para niños).

REGRESO A LAS AGUAS

Entre botes a medio hacer y proas sin barniz del astillero Starline, la oficina del maestro se oculta silenciosa. Hace casi una década que no fabrica una embarcación, pues está dedicado a proyectos de la industria minera donde gana más plata.

Claro, construyó botes, lanchas y yates desde 1980 hasta en 1999, pero la bonanza de ese período hoy apenas es un recuerdo. No hay mercado. Todo viene del extranjero. Y de los astilleros que quedan, como Asnar, Asenav o Marco Chilena, la producción se concentra en barcos pesqueros o industriales.

Además, para qué hablar de maestros astilleros de la vieja escuela. Casi no existen, según él. No por nada, de los siete más

conocidos del país, sólo uno de ellos (Astilleros Nos) se dedica a la construcción in situ de embarcaciones.

Pero Sergio se da tiempo para asesorar a sus socios de Starline y preparar su retorno a las aguas mansas, donde ganó más de cien premios en un período de veinte años. Sus copas y diplomas descansan en un viejo baúl que pocos han visto. No le importa mostrarlos ni pavonear con los artículos que revistas como “Ercilla” redactaban sobre él en su época de gloria. Lo suyo va por dentro, aunque no oculta su alegría por repatriar esa “vaca brava” que le roba el corazón: el catamarán olvidado en Villarrica y el que está a punto de reparar.

Sus amigos aplauden su regreso a las aguas, pero Sergio aclara que de ahí a reabrir un astillero falta mucho.

“Ahora todas las embarcaciones se importan. Y para qué hablar de los yates: hoy no creo que haya nadie que los fabrique”, asegura. “Por lo mismo, va a haber que convivir con las embarcaciones importadas. En un astillero como Benetton en Francia, se hace un barco en tres semanas y en Chile en siete meses. No hay dónde perderse”, explica el maestro con resignación. **EC**