CARPINTERÍA DE RIBERA EN LA REGIÓN DE AYSÉN

RESUMEN DEL INFORME DE ACTUALIZACIÓN DE INVESTIGACIÓN PARTICIPATIVA

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

Pablo Rojas Bahamonde. **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**
Loreto Nova y Camila Ramírez**. Contraparte Regional SPCI**
Sebastián Lorenzo**. Contraparte Nivel Central SPCI**

DICIEMBRE 2020

ÍNDICE

Presentación 2

Definición del elemento 3

Comunidad Cultora 5

Cultores identificados en la región 6

Caracterización del Elemento 8

Antecedentes Históricos 9

Dimensión Simbólica 11

Dimensión Temporal, Material y Económica 13

Transmisión de Saberes 17

Datos normativos y política pública asociados al Elemento 19

Problemáticas 20

Recomendaciones para la Salvaguardia 21

Bibliografía 22

PRESENTACIÓN

Este informe es el resultado de una investigación participativa en la región de Aysén sobre la Carpintería de Ribera y sus cultores en la actualidad. Esta iniciativa responde al "Convenio de Colaboración y Transferencia de recurso entre el Servicio Nacional del Patrimonio Cultural y la Universidad Austral de Chile" (RES 1072), por lo que sigue las orientaciones del Servicio Nacional de Patrimonio Cultural, entidad que define la Investigación Participativa como "el desarrollo de un estudio multifactorial de aplicación social que dé cuenta de la identificación, descripción, contextualización, documentación y caracterización exhaustiva de un elemento específico del patrimonio cultural inmaterial y todos los aspectos relevantes que contribuyan al diagnóstico y comprensión de su estado y problemática actuales".

En el caso específico de la Investigación Participativa sobre Carpintería de Ribera en la región de Aysén, integramos información secundaria, informes y cartografías elaboradas por especialistas, así como contenidos recogidos en dos momentos de terreno, el primero en octubre y en noviembre del año 2018, y el segundo, entre marzo y abril del 2019. Se trata, estas últimas, de exploraciones que constituyen el eje central del informe, puesto que recogen información desde la perspectiva de los cultores y habitantes del territorio. El primer momento en terreno se centró en la caracterización del "elemento" y sus cultores, siguiendo una pauta abierta para la realización de entrevistas en profundidad, a las que se sumaron conversaciones informales, dos sesiones grupales y momentos de registro fotográfico. Este trabajo de campo se organizó en dos campañas. La primera se desarrolló entre los días 9 y 20 de octubre de 2018, incluyendo las localidades de Cochrane, Tortel, Puerto Guadal, Chile Chico, Puerto Cisnes, Puerto Aysén y Coyhaique. La segunda campaña de terreno se realizó entre los días 22 y 30 de noviembre del 2018, visitando las localidades de Isla Ascención (Melinka y Repollal), Puerto Raúl Marín Balmaceda, La Junta, Villa Ortega, Puerto Chacabuco, Isla Las Huichas (Puerto Aguirre y Caleta Andrade) y Coyhaique.

La Carpintería de Ribera en la región de Aysén concierne al conjunto de prácticas y conocimientos destinados a la construcción, mantención y reparación de embarcaciones de madera en la Región de Aysén. El ejercicio de estas prácticas y conocimientos se articula con ciclos productivos de la madera y el mar, conectando con una vasta tradición de navegación. Siendo una de las principales formas de movilidad de diversos grupos bajo distintos modelos y regímenes en el territorio. Las tecnologías de navegación recogen conocimientos de grupos canoeros-huilliche del archipiélago norpatagónico, así como tecnologías introducidas por grupos inmigrantes europeos. Hoy en día, es posible encontrar personas que son reconocidas bajo la denominación común de "Carpinteros de Ribera" o "Maestros de Ribera" o "Constructores de Ribera", manteniendo vigente esta práctica en Caleta Tortel, Puerto Cisnes, Puerto Aysén, Puerto Aguirre, Caleta Andrade, Puerto Chacabuco, Repollal y Melinka. El oficio mantiene la estrecha relación con actividades productivas madereras y de pesca o recolección marina, utilizando especies arbóreas del territorio sur austral de Chile, las cuales son especialmente valoradas en la construcción de embarcaciones. Entre ellas, destacan el Ciprés de las Guaitecas (*Pilgerodendron uviferum*), Tineo (*Weinmannia trichosperma*), Mañío (*Podocarpus nubigenus*), y más aisladamente la Tepa (*Laureliopsis philippiana*). Los Carpinteros de Ribera en Aysén constituyen un grupo acotado, algunos de los cuales ya no ejercen el oficio o sólo esporádicamente: se trata del conjunto de doce cultores validados más dos catastrados, quienes cuentan con una trayectoria reconocida, a los cuales se debe agregar otros dos carpinteros, aunque validados como cultores por sus pares, y habiendo sido contactados en el marco de este estudio, declinaron participar en el proceso (son Jaime Maripillan de Caleta Tortel y Juan Bautista Lepío de Puerto Aguirre), así como otros 5 cultores quienes fueron datados pero no contactados.

DEFINICIÓN DEL ELEMENTO

La Carpintería de Ribera en la región de Aysén concierne al conjunto de prácticas y conocimientos destinados a la construcción, mantención y reparación de embarcaciones de madera en la Región de Aysén. Al indagar en criterios específicos relacionados a esta definición, destacan aspectos asociados a la materialidad, la relación entre las técnicas y territorios (refiriendo a eventuales singularidades territoriales), y los ciclos productivos. Ambos criterios, tradición y especialización, son relevantes: se trata de contenidos aprendidos a través de generaciones, que han sido adaptados a contextos específicos de desempeño de cada cultor, que a su vez, han sido transmitidos a quienes también han utilizado y aplicado sus saberes para resolver requerimientos técnicos de las embarcaciones en construcción. Cada aprendizaje presente en los cultores ha sido adquirido en la práctica, en espacios de trabajo junto a otros carpinteros de ribera, en la región o en otros puntos del país. Algunos aprendieron de sus padres o familiares, otros desarrollaron el oficio como parte de la experiencia del trabajo con la madera, en la zona sur y austral de Chile. La especialización que se reconoce en cultores con dedicada trayectoria en la región, suscita una especial valoración en quienes se encuentran vinculados al oficio, siendo señalados como carpinteros de ribera aquellos que participan y son responsables de la construcción completa de una embarcación.

El proceso constructivo de una embarcación consiste en el desarrollo de etapas consecutivas y enlazadas de tareas especializadas. Se inicia con la búsqueda o compra y selección de la madera para las estructuras internas: quilla, roda, codaste y cuadernas. Luego avanza hacia el entablado, estopado o calafateado y posterior construcción de los componentes ubicados en la parte superior, en el caso de lanchas que lo requieran. Para las embarcaciones que se destinan a la pesca, el proceso incluye la aplicación de sellantes, la instalación de motores como fuerza propulsora y de componentes eléctricos para la conectividad durante faenas. Durante años las embarcaciones fueron construidas con maderas nativas, cuyo comportamiento y durabilidad las hacen identificarse de excelente calidad para la navegación. En la actualidad, se han incorporado otras especies al proceso que logran una adecuada funcionalidad, esto debido a las medidas de protección vigentes que existen para protección del bosque nativo, especialmente, para el Ciprés de las Guaitecas y el Alerce. Respecto al rubro estas las embarcaciones en la región están destinadas a la actividad pesquera aunque, también, se construyen embarcaciones pequeñas como botes o chatas, que históricamente han resuelto necesidades de conectividad y transporte de mercadería, maderas u otro tipo de carga útil para la vida cotidiana o laboral, como sucede en Caleta Tortel. En esta zona, en la mayor parte de los casos, el principal oficio es la reparación de embarcaciones, aunque hay otros oficios que ocupan estacionalmente en forma secundaria como la extracción de cholgas o la captura de locos. Entre los roles sociales antiguos asociados a la carpintería de ribera, se mencionan: la extracción de mariscos como erizos, choro zapato, ostras, cholgas, centollas y locos, así como de pescados tales como merluzas, robalos, sierras, entre otros. También se cita la construcción de tejuelas. Asimismo, la carga y transporte tanto de leña o animales. Pocos fueron los casos, como el de Miguel Chiguay de Melinka, en que el oficio de cultor era su actividad secundaria, dedicándose más a la pesca y extracción de otros recursos bentónicos.

Las relaciones personales se establecen por redes que son principalmente familiares y operan generalmente tanto en el proceso de preproducción como en el de producción mismo. Para el primer caso, circunscrito a la búsqueda de las maderas requeridas para la construcción, se trata de una labor que se realiza convenientemente en pareja, debido a que muchas veces esta labor puede tardar varios días e incluso semanas. Allí es dónde un familiar acompaña al cultor en la fase

de acuerdo de compra o derivación a terceros con predios, aun hasta traer los troncos al taller, para alivianar la carga material, como por la compañía brindada. En el caso de las redes familiares, suele referirse a la familia nuclear (típicamente hijos o hermanos del cultor). Ya en el proceso de producción, el carpintero de ribera suele trabajar con alguien más, que puede o no ser un familiar, aunque en la mayoría de los casos suele ser pariente.

Un primer cambio significativo en cuanto a la elaboración de embarcaciones, y que a su vez originó en un cambio de roles, estuvo dado por la aparición y masificación del motor en las lanchas (fechado aproximadamente en 1978), utilizado grandemente para la pesca de merluza, y con posterioridad para la extracción de locos. Ese cambio significó prácticamente la desaparición de las chalupas a remo, para dar paso al bote con motor y sin cabina, llamados de fuera de borda. Un segundo cambio estuvo determinado por la masificación de las pangas o botes de fibra, asociados a la industria tanto de la merluza como, posteriormente, del salmón. Este último cambio sobre todo implicó una ruptura social profunda en la transmisión generacional del oficio de cultor, en la medida en que propaga entre los jóvenes un ideario de progreso asociado a las ciudades, en los cuales la carpintería de ribera tiene escasa cabida.

Existe una asimetría y un trato diferencial de acuerdo al género en cada familia, develándose así una continuación en la división sexual del trabajo de carpintería de ribera. En gran parte de los casos, se declara la igualdad de habilidades y/o condiciones para desarrollar la labor. Sin embargo, en la práctica no existen cultoras mujeres activas (al parecer solo esporádicas) y la inserción en el trabajo involucrado, como ayudantas, reviste un carácter secundario y de apoyo en momentos circunscritos del quehacer carpintero (en los cuales, dicho sea de paso, no sólo cooperan mujeres, sino también niños, homologándose sus labores supeditadas al control que ejercen en el oficio los hombres). Estos momentos refieren al cepillado y limpieza de las tablas, así como la colaboración en el emplazado de éstas tras su paso por agua hirviendo, con el fin de volverlas más dúctiles. En los casos en que no se declara una igualdad de condiciones físicas para el desarrollo carpintero, el no enseñar a las hijas mujeres es justificado por el cultor debido a ser “pega más bruta para ellas”, como sintetiza Miguel Villarroel de Puerto Chacabuco. Sin embargo, análogamente a los roles de género, los grupos etarios suelen ser considerados roles secundarios. La diferencia radica en que mientras se consideran diferencias insalvables de género y, por tanto, definitorias; las etarias son vistas como aprendizaje del oficio (iniciáticos). Así es que a los niños se les enseña y fomenta su participación en partes del armado, tales como el corte de tablas, aplicación de pintura, cepillado, lijado, etc., labores de las que quedan generalmente excluidas las mismas niñas de la familia. Sin embargo, es importante subrayar que estos roles han experimentado una decadencia en su continuidad, debido a un bajo interés de la juventud por perpetuar el oficio legado de sus padres.

COMUNIDAD CULTORA

La comunidad de Carpinteros de Ribera de Aysén, constituyen un grupo acotado, algunos de los cuales ya no ejercen el oficio o sólo esporádicamente. Como cultor colectivo, se identificó al Sindicato de Carpinteros de Ribera de Puerto Aysén, no obstante, en el presente estudio, no fue posible caracterizarlos en profundidad. En la actualidad se dedican especialmente a la reparación de embarcaciones dedicadas al rubro pesquero y a otras faenas para empresas acuícolas. Al indagar en criterios específicos referidos a la denominación de carpintero de ribera, destacaron aspectos asociados a la trayectoria y vigencia, el manejo técnico y la versatilidad del carpintero, la calidad de las embarcaciones, el talento y la vocación, y, en menor medida, el género.

La idea de trayectoria es relevante, pues alude a una especialización en la labor de construcción de embarcaciones, al punto de fabricarlas no sólo para el uso familiar o personal, sino también para otros, acogiendo los encargos de armadores, a veces de territorios distantes. Se logró identificar que la construcción completa de una embarcación se considera mayoritariamente como un criterio relacionado a la categoría de cultor. Esto es, el cultor debe tener la habilidad de construir una embarcación (habiéndolo hecho, idealmente), sin ser suficiente el contar con una experiencia limitada a la mantención y reparación. También, es relevante que el cultor haya construido por encargo de armadores u otros, trascendiendo la fabricación para el uso en el grupo familiar. De este modo, el proceso de investigación y validación fue clave para precisar contenidos y criterios relacionados con la categoría de cultor. En primera instancia, fue confirmada la definición amplia de la categoría de "carpintero de ribera" o "maestro de ribera" o "constructor de ribera", que alude a la *"Persona que se dedica a la construcción, mantenimiento y reparación de embarcaciones de madera en la Región de Aysén".*

De esta manera, si bien la navegación forma parte inherente del habitar en el territorio, constando el manejo de técnicas y conocimientos por parte de las familias en las localidades visitadas, la consideración de alguien como "Maestro", "Carpintero" o "Constructor" de ribera refiere a una persona que ha alcanzado un alto grado de especialización y, en consecuencia, una mayor calidad en las construcciones y reparaciones, siendo reconocido por ello. Este criterio prevalece por sobre, por ejemplo, el de evocación del poblamiento y la memoria de los abuelos y padres, o la conexión con un modo tradicional y propio de habitar[1], reflejando la vigencia de la práctica y su actual dinamismo[2]. Desde el punto de vista etáreo la mayoría de los cultores validados ha cumplido ya los 60 años, caracterizándose como un grupo de predominancia de adultos mayores, exceptuando sólo dos cultores: Octavio Chiguay, de 50 años, y José Maripillán, de 56 años. Ell oficio expresa una predominancia de hombres, aunque en ocasiones las mujeres cumplen roles como ayudantes en las labores (carga de materias primas, herramientas y en ocasiones en algunas terminaciones).

[1] Que, por ejemplo, destaca de manera relevante al caracterizar la Tejuelería, práctica que por lo demás observa condiciones más difíciles en la actualidad.
[2] Donde los mismos cultores manifiestan apertura a algunas innovaciones tecnológicas.

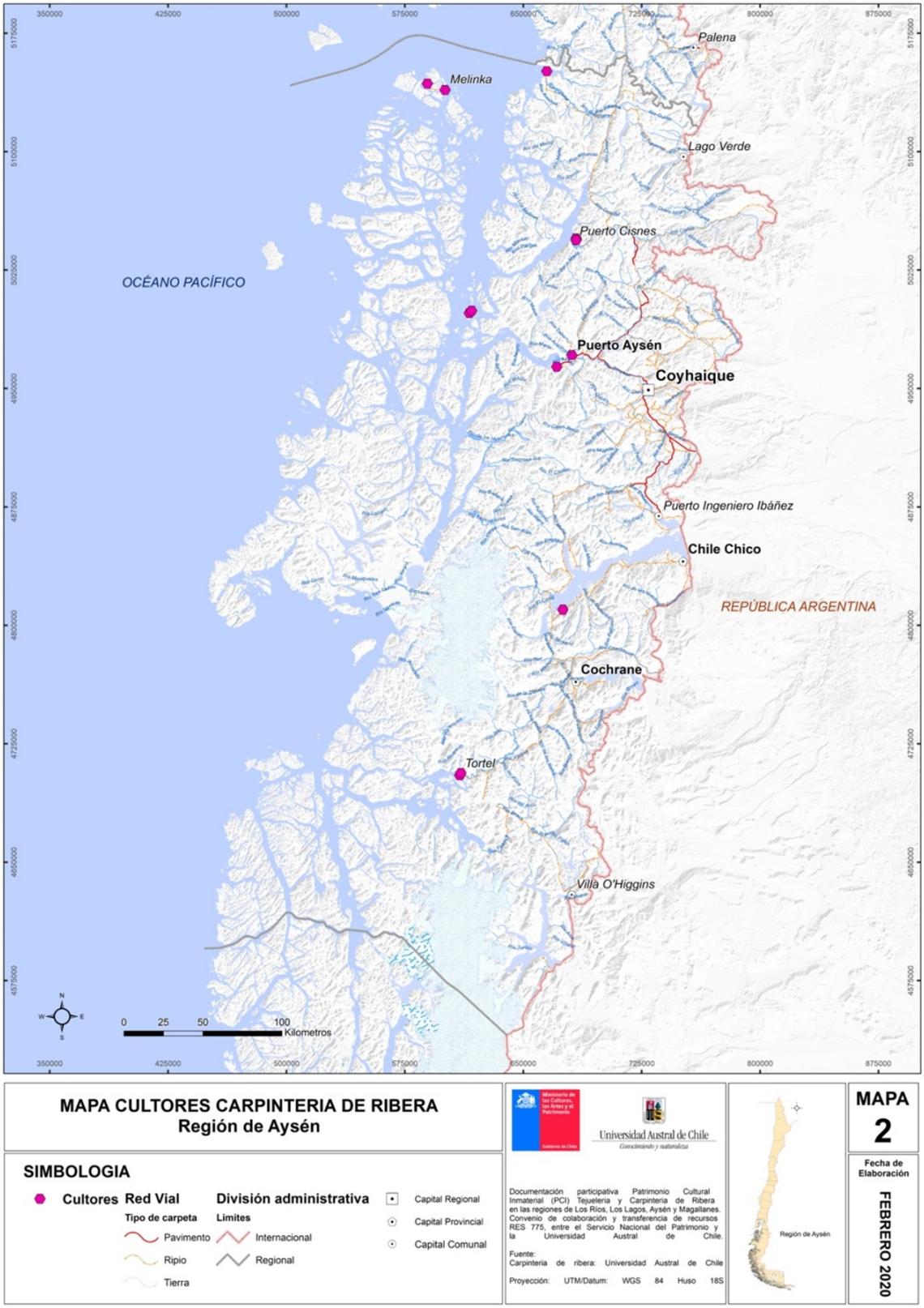
CULTORES IDENTIFICADOS EN LA REGIÓN

Tabla 1: Listado de carpinteros de ribera identificados en la Región de Aysén.

Nº	Nombre	Apellido	Edad	Localidad	Comuna	Observaciones
1	Jorge	Piucol	69	Repollal Alto	Guaitecas	Entrevistado + Ficha Sigpa
2	Octavio	Chiguay	51	Melinka	Guaitecas	Entrevistado + Ficha Sigpa
3	Miguel	Chiguay	46	Melinka	Guaitecas	No pudo ser entrevistado
4	Teófilo	Chiguay	66	Melinka	Guaitecas	No pudo ser entrevistado
5	Héctor	Herrera	76	Puerto Raúl Marín Balmaceda	Cisnes	Entrevistado + Ficha Sigpa
6	Alfonso	Alvarado	78	Puerto Cisnes	Cisnes	Entrevistado + Ficha Sigpa
7	Apolinario	Muñoz	70	Puerto Cisnes	Cisnes	Entrevistado + Ficha Sigpa
8	Secundino	Diaz	74	Puerto Cisnes	Cisnes	Entrevistado + Ficha Sigpa
9	Arturo	Soto	91	Puerto Cisnes	Cisnes	Entrevistado + Ficha Sigpa
10	German	Fuentes	83	Puerto Guadal	Chile Chico	Entrevistado sin ficha SIGPA.
11	Pascual	Contreras	86	Puerto Aysén	Aysén	Entrevistado + Ficha Sigpa
12	Luis	Barrientos	57	Puerto Aysén	Aysén	Entrevistado como miembro del Sindicato de Carpinteros de ribera. Sin ficha SIGPA.
13	José	Barrientos	65	Puerto Aysén	Aysén	Miembro del Sindicato de Carpinteros de Ribera + Ficha Sigpa[3]
14	Miguel	Villarroel	61	Puerto Chacabuco	Aysén	Entrevistado + Ficha Sigpa
15	Juan	Güenten	71	Caleta Andrade, isla Huichas.	Aysén	Entrevistado + Ficha Sigpa
16	Julio	Güenten	42	Caleta Andrade, isla Huichas	Aysén	Identificado tardíamente.
17	José Manuel	Nahuelquin	53	Las Mentas, isla Traiguen	Aysén	Identificado tardíamente.
18	Juan Bautista	Lepio	66	Puerto Aguirre	Aysén	Declina participar
19	Artidoro	Vargas	65	Caleta Tortel	Tortel	Entrevistado + Ficha Sigpa
20	José	Maripillan	57	Caleta Tortel	Tortel	Entrevistado + Ficha Sigpa
21	Jaime	Maripillan	59	Caleta Tortel	Tortel	Declina participar

[3] Ficha elaborada a posteriori del cierre del trabajo llevado adelante en el diagnóstico participativo, por medio de la gestión de la encargada regional.

Imagen: Mapa de Cultores identificados en la región de Aysén.



CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO

En el marco de definición que aporta UNESCO (2003), la carpintería de ribera en la región de Aysén se inscribe en el ámbito de las "técnicas artesanales tradicionales" y los "conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo"[4]. La delimitación conceptual permite situar y entender la práctica, considerando que su valor como patrimonio cultural inmaterial no se limita al aprendizaje de un oficio tradicional, sino que se relaciona con el conjunto de conocimientos que subyacen a su desarrollo, estrechamente imbricados con el paisaje y la historia del sur austral de Chile. Tratándose de una práctica inmersa en ciclos productivos que se encuentran presentes en el territorio desde su re poblamiento (con énfasis en migraciones de inicios del s.XX), la carpintería de ribera resulta de un ejercicio sostenido que tiene larga data en la región. A los criterios que fueron validados como resultado de los terrenos, se agregó el criterio de trabajo artesanal o a "baja escala" estableciendo diferencias especto de la construcción industrial de embarcaciones. El trabajo a baja escala supone una relación directa y personal con los materiales y embarcaciones construidas, movilizando conocimientos, técnicas y calidad muy superior, además de una ligazón estrecha entre el carpintero y las naves que construye o repara.

En relación a la materialidad que caracteriza a la Carpintería de Ribera en la región de Aysén, los cultores coinciden de modo enfático en el uso exclusivo de madera, siendo de especial valoración el uso de las especies arbóreas nativas, donde destaca el tineo, mañío seco, ciprés y en menor medida, la tepa. Pero esto no excluye la consideración de otras especies arbóreas como el coihue y el mañío (este último especialmente resistente a la "termita de mar o la broma", ampliando la vida útil de la embarcación). De todas maneras, en localidades como Caleta Tortel e Isla Ascención se da especial valor al uso de Ciprés de las Guaitecas, considerando que esta madera da un sello a las embarcaciones construidas en estos territorios.

Al abordar singularidades de las técnicas y estilos constructivos de la Carpintería de Ribera en la región, se reconoce alguna relación entre los tipos constructivos y el territorio. Sin embargo, este criterio no sería relevante: los tipos de embarcaciones construidas dependen mucho de la demanda, tratándose de un aspecto que es flexible. De esta manera, al considerar técnicas y estilos distintivos, se reconocen diferencias significativas entre Carpinteros o Maestros de Ribera, antes que entre territorios o localidades, atendiendo al diseño y utilización de plantillas propias. A modo ilustrativo:

> "Porque él tiene su manera de trabajar en plantilla, y yo tengo otra manera de trabajar. No es lo mismo, no podemos hacer lo mismo. Porque trabajamos distinto: ahí sí se ve una cosa distinta. Porque él tiene lo suyo y yo tengo lo mío" (Octavio Chiguay, Melinka 19 noviembre 2018).

En síntesis, los tipos de embarcaciones construidas están condicionados por el uso que se les dará (la demanda), resaltando la actual predominancia del trabajo de reparación antes que el de construcción de embarcaciones, así como el de embarcaciones de menos de 12mts. de eslora (aprox.), comúnmente utilizadas para el transporte de carga (como leña) y la pesca. Como reiteran los cultores, esta aparente "especialización" sólo responde a una progresiva escasez de demanda en cuanto a la magnitud y diversidad de embarcaciones.

[4] Considerando cinco ámbitos, a saber: a) tradiciones y expresiones orales; b) artes del espectáculo; c) usos sociales, rituales y actos festivos; d) conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo; e) técnicas artesanales tradicionales. UNESCO (2003) "Convención para la Salvaguardia…", Art. 2.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

La Carpintería de Ribera en Aysén conecta con un territorio amplio y con una tradición de navegación que tiene larga data. Siendo una de las principales formas de movilidad de diversos grupos bajo distintos modelos y regímenes en el territorio, las tecnologías de navegación recogen conocimientos de poblaciones huilliche y grupos canoeros del archipiélago norpatagónico, así como tecnologías introducidas por grupos inmigrantes europeos. El desarrollo de la navegación en esta zona, refiere a la construcción de embarcaciones menores, predominando la integración de tecnologías desde las tradiciones europeas. Sin embargo, consta la extendida práctica de navegación entre los grupos indígenas, incluyendo un profundo conocimiento del paisaje. Gabriel Guarda, desde la historiografía y refiriendo al período colonial, destaca la densidad del poblamiento mapuche y la tradición de navegación en las tierras de los antiguos gobiernos de Valdivia y Chiloé:

> "Densamente pobladas al arribo de los españoles, los cronistas están de acuerdo en certificar el natural generalmente pacífico de sus habitantes, su industria y sus habilidades manuales, sobre todo en el arte de construcción de embarcaciones" (G. Guarda, 1970:6-7).

Ya en las primeras crónicas de los inmigrantes hispanos se da cuenta de esta extendida práctica, siendo frecuentes las narraciones sobre tecnologías de navegación y conocimiento de los paisajes hídricos, cuando no se da cuenta del uso de embarcaciones indígenas por parte de los mismos exploradores. En su "Historia General del Reyno de Chile Flandes Indiano", Rosales ofrece antecedentes sobre la adopción de tecnologías por parte de los españoles resaltando la superioridad de las embarcaciones en el territorio[5]:

> Y era imposible que ninguna otra embarcación pudiese surcar por ellos como lo han experimentado, que ni barcos, ni chalupas, ni fragatas, ni otros géneros de embarcaciones, con que han probado los españoles navegar aquellos golfos, son tan a propósito como estas piraguas de tres tablas, porque todas las demás embarcaciones peligran y zozobran en aquellos tempestuosos golfos que hay entre las islas, y sólo ésta camina segura sobre las espumas. Y así no solo los indios, sino los españoles, desechan todas otras embarcaciones y sólo navegan en estas, fiándose a solas tres tablas cosidas con una soguilla (D.Rosales 1877:171-172).

Hacia fines del s.XVIII Fray Pedro González de Agüeros también destaca la navegación como una práctica habitual de los grupos que habitaban los territorios de Chiloé, dando cuenta de su continuidad: "Son ahora terrenos pobres, pero no por naturaleza estériles: es número considerable el vecindario que en ellas habita, y tienen la ventaja para ser útiles en las navegaciones aquellos isleños, el estar habituados desde su niñez a andar casi de continuo embarcados" (1988 -1791-:204). En síntesis, tenemos noticia de que las tradiciones de navegación indígenas y europeas convivieron hasta bien entrado el s.XX. En el Golfo de Reloncaví , el uso de estas embarcaciones era vital, siendo característica la dalca[6], embarcación cuya capacidad de carga era mayor, además de ser más estable, lo que la hacía apta para surcar el mar (Lira 2016). Siguiendo las evidencias arqueológicas, la navegación en esta zona se remonta a cerca de 5.500 años, siguiendo una tradición norte a sur, donde en la isla de Chiloé habría mediado la fusión de

[5] En el tomo I de ""Historia General…", presenta el Capítulo XXXI "De los artificios de que usan los indios de Chile para pasar los ríos y brazos de mar" (pp. 171-176), donde expone detalles sobre tecnologías de navegación locales, así como sobre la adopción y valoraciones de los exploradores hispanos.

[6] Denominada "piragua" por los colonos hispanos. Pese a ser más utilizada en la zona, coexistía igualmente con los wampos o canoas monóxilas (Lira 2018).

grupos canoeros con grupos alfareros de origen mapuche huilliche (existiendo escasas evidencias sobre el proceso). Consta la utilización masiva de dalcas hasta fines del s. XIX (Lira 2018), así como la presencia de wampos en ríos, canales y lagos del territorio lacustre-andino hasta bien entrado el s.XX. Desde los pueblos originarios chono y kawésqar que navegaron en dalcas y canoas de corteza por sus canales y golfos, pasando por las goletas y chalupones que hicieron posible el poblamiento contemporáneo, hasta las actuales industrias de la salmonicultura y la pesca, la navegación ha sido una condición necesaria, dada la geografía archipielágica del litoral Aisenino. Si bien se reconoce una clara discontinuidad entre el habitar canoero o chono con el de la población que se despliega desde mediados del s.XIX en todo el litoral norte de la región, también es posible rastrear ciertas continuidades culturales –en el ámbito de lo material y de ciertas estrategias de sobrevivencia cotidiana- que hacen posible afirmar, hasta el día de hoy, un habitar propio del litoral de Aysén. Por otro lado, la extracción de ciprés a partir de mediados del s.XIX juega un rol preponderante, al menos en el área norte de la región. Luego, da cuenta de la instalación de plantas conserveras en Melinka y en la zona de Isla Huichas, que dan un impulso modernizante al paisaje y permiten la continuidad de la vida social en el territorio. La sobrevivencia en el extenso litoral aisenino ha sido posible, entonces, por la capacidad de adaptación de esta población a las oleadas extractivistas en torno a la madera, las pieles de mamíferos marinos, los mariscos, la pesca y la acuicultura. Esta capacidad adaptativa se ve fuertemente sustentada en las prácticas de sobrevivencia y en la complementariedad de las economías locales (la producción y comercialización del pescado y los mariscos deshidratados, la caza y el aprovechamiento de lobos marinos, o aves y sus huevos, y de otras especies no comercializables, pero de consumo local).

Hoy en día la carpintería de ribera, tal como la podemos reconocer, está articulada estrechamente con la industria pesquera y la extracción maderera; quizás también más recientemente y en menor grado con el turismo. Sin embargo, existen antecedentes de algunas integraciones tecnológicas que van más allá de las adopciones y convivencia de tradiciones. Éstas, sin embargo, son materias puntuales y corresponden a procesos donde la navegación conectó con modelos extractivistas en pleno auge. Lo más ilustrativo es por cierto la adaptación de la dalca: siendo la embarcación más utilizada en el golfo[7], fue modificada a lo largo del s.XVIII para optimizar su capacidad de carga, con miras al traslado de una mayor cantidad de mercancías como las tablas de alerce. En resumen la carpintería de ribera se configura como una práctica popular que es desarrollada por personas que habitan el sur austral, en estrecha relación con los principales centros productivos de los regímenes coloniales y, luego, republicanos. Trabajos como los de Constantino Contreras dan cuenta de la extensión de esta práctica, refiriendo a una “tradición náutica instintiva” (1967:56) que, lejos de las grandes flotas y las industrias navieras, se expresa en un abundante léxico sobre la navegación en ríos, lagos y mares.

[7] Hasta mediados del s. XIX, tiempo en que se introduce el clavo y la sierra trozadora, masificando el uso de la chalupa, lanchas y goletas (Carrasco 2018: 201).

DIMENSIÓN SIMBÓLICA

En cuanto a la dimensión simbólica del oficio, hemos identificado tres aspectos en que ésta se expresa con mayor claridad:

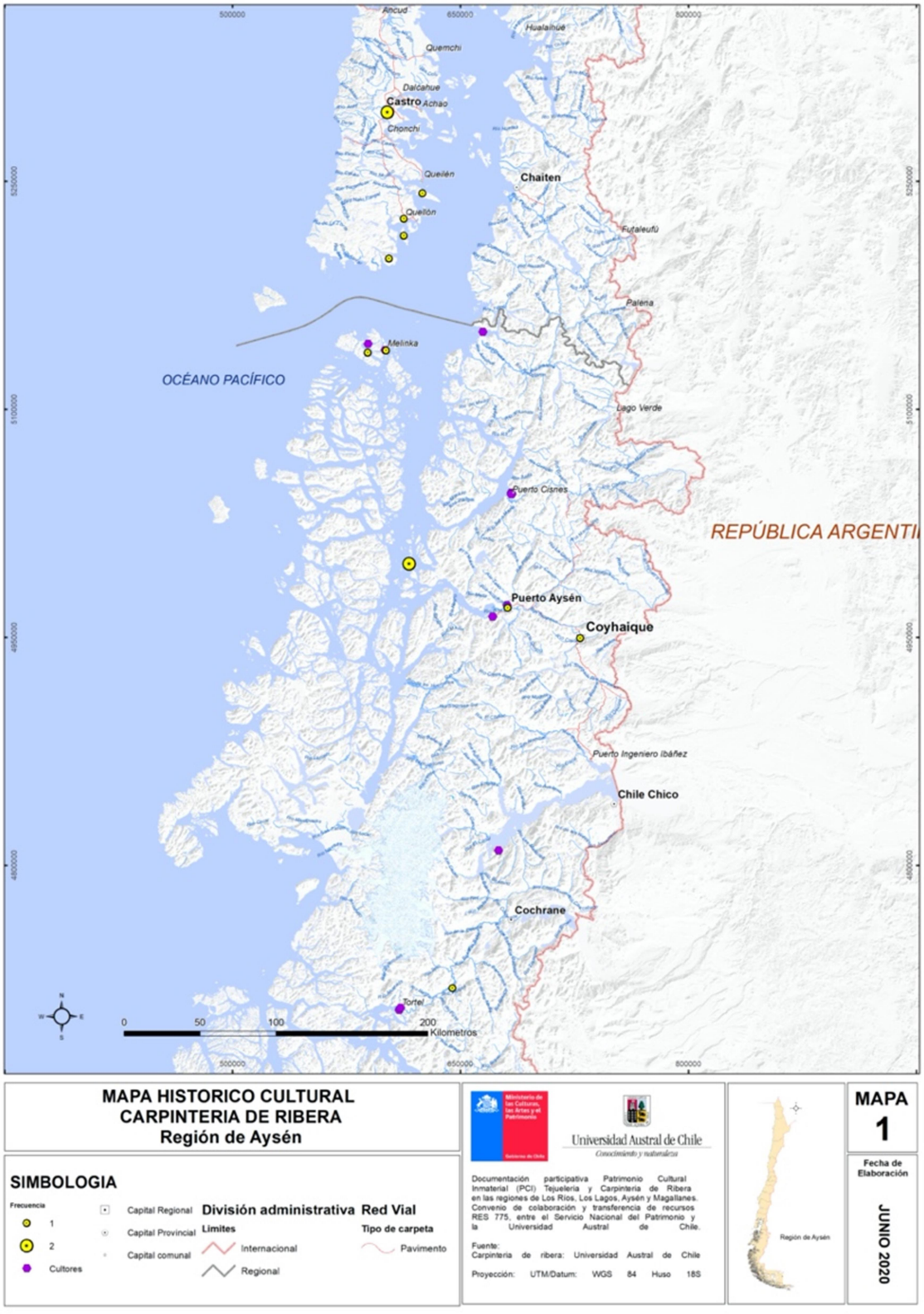
a) *El prestigio asociado a la calidad de las embarcaciones*: Se funda en que la buena calidad de las embarcaciones es lo que determina el prestigio del carpintero de ribera, junto con las variables de puntualidad, responsabilidad en la ejecución del trabajo y el precio cobrado por el producto. Esto sumado a la evaluación que otras personas pueden hacer respecto de la embarcación (que pueden ser otros carpinteros y otros navegantes experimentados), son los aspectos que pueden definir esta categoría:

> "Si usted le echa una mirada, ve todo perfecto, todo bien. La pernería que se le pone, las especies de las maderas, para tal metraje de la embarcación, todas esas cosas. Si es chiquitito tiene que llevar las maderas más delgaditas, uno ve eso" (Juan Güentén, Caleta Andrade).

b) *Ritos propiciatorios de la buena suerte para la embarcación*: La "*bota*" de la embarcación es el rito que aparece más frecuentemente en el relato de los carpinteros de ribera, con una importancia sin embargo relativa o menor, ya que de los testimonios se desprende que es un rito concerniente más que nada a los dueños de la embarcación. En su origen, se trataba de una minga, un trabajo colectivo en que los convidados llevaban sus yuntas de bueyes para tirar la embarcación desde el astillero hasta la playa, con marea baja, para luego esperar que la marea alta la haga flotar. El dueño de la embarcación ponía la comida y la bebida, a veces también a los músicos. La fiesta generalmente se desarrollaba en la misma playa y podía proseguir en alguna casa cercana. En la actualidad esta tradición se ha perdido, en parte debido a que las yuntas de bueyes se reemplazan por una máquina (tractor o retroexcavadora), y también debido a que los dueños de las embarcaciones ya no son necesariamente vecinos del sector, ni se establece un vínculo emocional con el territorio en donde construyen la embarcación, cuestión que sí ocurría en el pasado (los tiempos de construcción eran mayores). De hecho, en ocasiones la embarcación es retirada sobre un camión y luego botada al mar en otros lugares. En la actualidad, la *bota* de la embarcación se celebra, a veces, con un asado en que el dueño de la embarcación ofrece la comida y bebida a los maestros que trabajaron en ella, y a quienes ayudaron en la *bota* misma. En algunos pocos casos, se realiza además un bautizo de la embarcación, y en estos casos se llama a un sacerdote que bendice la embarcación, pero no es algo totalmente extendido.

c) *Historias de vida y poblamiento del territorio*: El poblamiento contemporáneo de la región de Aysén, data apenas de las primeras décadas del siglo XX, y por ende, las trayectorias geográficas de cada familia se encuentran frescas en la memoria. La llegada a lugares que se encontraban semi vacíos, donde el abastecimiento de víveres era una odisea, con un clima más hostil que el de la actualidad, se convierten en una hazaña épica que modela en gran medida la identidad de estas familias y sus descendientes. Entre estos relatos existe la historia de la familia del carpintero José Maripillán de Caleta Tortel, quien recuerda además la existencia del padre Ronchi en Aysén, el cual los contacta para construir barcazas para dar conectividad a las localidades ribereñas del Lago General Carrera. Posteriormente se trasladan por encargo de este mismo padre a Tortel, para construir una barcaza que conecte Caleta Tortel con Punta Arenas. La carpintería de ribera juega un rol importante en esta épica del poblamiento inicial, ya que permite la conectividad interna y externa de muchas localidades de la región, y también es la actividad que permite desarrollar la mayoría de las actividades económicas que sustentan este poblamiento.

Imagen: Mapa Histórico Cultural. Menciones de origen familiar de cultores.



DIMENSIÓN TEMPORAL, MATERIAL Y ECONÓMICA

La carpintería de ribera es una actividad que se desarrolla en cualquier momento del año, privilegiando las épocas de mejores condiciones climáticas dado que gran parte de las tareas y actividades se realizan a cielo abierto. Por otro lado, la disposición de maderas, también incide en la temporalidad. En algunos casos, la búsqueda o compra de piezas clave requiere de capacidades de traslado que, dependiendo del contexto, no siempre es posible hacer en temporadas lluviosas o frías. Para caracterizar la temporalidad del elemento, se propone un esquema de organización de los trabajos tanto para la construcción de una embarcación pesquera tipo como para la reparación de ellas, ya que ésta es una actividad realizada por gran parte de los cultores de la región, en el momento del estudio.

Las etapas de construcción de una lancha tipo o ejemplar, pueden ser organizadas en tres niveles:
a) *Preproducción*: que incluye abastecimiento de maderas (para piezas clave), con intermediarios (aserraderos u otras personas del rubro) y la provisión de materiales y herramientas en ferreterías de ciudades cercanas o de elaboración propia y a través de redes (préstamos).
b) *Producción*: implica la creación de piezas, armado del esqueleto, Instalación de cuadernas maestras y soporte de cubierta, entablado de casco o forro y bao para la cubierta, estopado, aplicación de sellantes, pintura, cubierta de embarcación, instalación de instrumentos de navegación y de propulsión, así como la bota al mar.
c) *Posproducción*: correspondería a la llegada al destino y a posteriori a los lugares de desecho o deshuesadero de las naves luego de su vida productiva.

Tabla 2: Etapas y sub-etapas del proceso de construcción de una embarcación tipo.

ETAPAS DEL PROCESO PRODUCTIVO	SUB ETAPAS DEL PROCESO PRODUCTIVO	DESCRIPCIÓN
Preproducción	Provisión de Maderas	Directamente de Bosques a través permisos de extracción (piezas clave).
		Intermediarios: generalmente aserradero o personas dedicadas al rubro.
	Provisión de materiales	Ferreterías ubicadas en pueblos, ciudades cercanas. En el caso de Melinka los insumos son conseguidos en Chiloé.
	Provisión de herramientas	Ferreterías, elaboración propia y a través de redes (préstamo)
Producción	Creación de piezas (en el astillero)	Creación y labrado de piezas estructurales: Quilla, Roda, Codaste y Cuadernas.
		Secado de piezas.
	Armado de esqueleto	Montaje y ensamblado de piezas estructurales.
		Montaje de varillas diagonales
	Instalación de cuadernas maestras y piezas de soporte para cubierta	Encuadernado con uso de plantillas
		Montaje de soportes de cubierta.
	Entablado de casco o forro e instalación de baos para cubierta.	Cocimiento de tablones.
		Curvatura y el entablado del casco
		Instalación de baos para la cubierta.

	Estopar y aplicación de sellantes	El estopado y enmasillado de casco
		Aplicación de fibra de vidrio y montaje de cubiertas metálicas, en proyectos que lo soliciten.
		Aplicación barnices y pinturas.
	Construcción de parte superior ("obra muerta") y cubierta de la embarcación.	Construcción de Cabina e interior que incluye cocina, dormitorios, servicios higiénicos e instalación de muebles.
		Instalación de forro de piso.
		Terminaciones, pulidos y barnices de parte superior.
	Instalación de medio de propulsión y instrumentos de navegación.	Lancha velera: Instalación mástil, velamen, pala y caña.
		Lanchas motoras: instalación de motor y hélice; sistemas y equipos eléctricos.
	Bota al mar	Salida del astillero.
		Llegada al mar.
		Rito de bendición, bautismo de la embarcación y/o celebración
Posproducción	Llegada a Destino	Navegación hacia lugar de destino de la embarcación.
	Lugares de desechos	Deshuesadero.

Sobre la dimensión material, como ya se ha mencionado, los carpinteros de ribera de Aysén conservan el uso exclusivo de las maderas nativas, predominando el ciprés de las Guaitecas. No obstante, hoy en día no hay acceso a esa madera de forma inmediata y sin permisos respectivos, ya que en determinados lugares solo quedan remanentes de ciprés, cercanos al mar. Tal como ha sido expuesto en los antecedentes históricos, la extracción del ciprés fue una de las faenas que marcaron el poblamiento de Guaitecas, alrededor de 1860, época en que numerosas cuadrillas de hacheros se internaron en prácticamente cada rincón del litoral para extraer esta madera. Las herramientas que usan los carpinteros de ribera de Aysén tampoco se diferencian de los carpinteros, ya que con la masificación de la madera aserrada y las herramientas eléctricas, prácticamente no existen herramientas propias del oficio. Además de la Maceta o Combo de madera del "Calafatero", y del "Punto", que generalmente lo elabora el mismo carpintero, el artilugio característico de un astillero, es el tubo de metal donde se meten las tablas y listones que serán doblados a vapor. Para eso, el tubo se pone en posición diagonal, se llena parcialmente de agua, y luego se le aplica el fuego en la parte más cercana al suelo. Las herramientas utilizadas actualmente, en el proceso de construcción de una nave de madera, son de accionamiento manual, eléctrico o motor de combustión tales como: Motosierra (pequeña o grande), cepillo manual de madera, cepillo eléctrico, taladro eléctrico, esmeril angular, generador de electricidad, calafatero (herramienta de acero con punta plana ocupada para introducir la estopa entre las tablas de elaboración propia), maceta de madera y el tubo de acero.

Referente a la dimensión económica, en su mayoría los cultores de la región se dedican a la reparación de embarcaciones debido a la falta de una demanda actual para la construcción de embarcaciones completas. Es una labor que asumen de forma individual, aunque también se incluyen ayudantes si es necesario, los cuales pueden ser familiares. Se trata de embarcaciones

que son utilizadas dentro del espacio regional o cercano al lugar de trabajo de los cultores. La organización del trabajo, en el caso de las reparaciones o construcción, requiere de la estimación previa de recursos y capacidades disponibles, y es liderado por el carpintero de ribera. Incluye la implementación de solución a los costos de construcción de una nave que se componen de: mano de obra, materiales de estructura e insumos y equipamiento. Tal como fue señalado, el carpintero de ribera se apoya en ayudantes en determinados momentos del proceso constructivo. En varios casos este rol lo cumple un familiar, los hijos y pareja o cónyuge del maestro. Así también, se requiere de materia prima, aportada previamente por el armador según indicaciones y acuerdos con el carpintero, o puede parte de las tareas del mismo maestro (que es considerado lo óptimo para resguardar el uso de maderas apropiadas y de calidad). Cuando se trata de maderas rectas, generalmente se acude a los aserraderos o los mismos armadores las llevan a los astilleros, según orientación de los carpinteros. En las fases finales de construcción se incorporan generalmente apoyos para pintar la embarcación y para la para la instalación de mecanismos de propulsión. Así también, expertos en instalaciones de equipamiento eléctrico y apoyos. Luego, en la botadura, participan ayudantes para mover la embarcación al agua, momento en el que se articulan tanto capacidades del mismo carpintero como del armador.

En el presente el oficio se observa en una disminución acelerada debido a dos factores que han afectado directamente, siendo éstos la falta de demanda y las restricciones del uso de la madera nativa del territorio. Ambos factores trascienden las capacidades de los cultores y afectan negativamente los procesos de transmisión, debido a que, siendo una actividad productiva y económica, no constituye alternativa laboral para generaciones más jóvenes. La pesca artesanal, la acuicultura y el transporte de pasajeros, han sido las principales fuentes de demanda de las embarcaciones, que a veces ahora son hechas con materiales anexos de fibra de vidrio y fierro. Pese a lo que señala Juan Güenten, en otras áreas de la región, las embarcaciones de madera presentan mejor funcionalidad para la navegación en los cuerpos de agua del territorio.

En relación a las instalaciones disponibles para la construcción de embarcaciones, tal como fue señalado anteriormente, la mayoría trabaja a cielo abierto, expuesto a condiciones climáticas difíciles y a la baja seguridad asociada.

Tabla 3: Tipos y materiales de instalaciones de trabajo.

NOMBRE	LOCALIDAD	TIPO DE INSTALACION	MATERIALES	MODO DE TRABAJO	LUGAR	OBSERVACIONES
JUAN GUENTEN	HUICHAS	Cielo abierto		Solo, con apoyo de hijo.	Frente a su casa.	Pequeña instalacion de 2x2 mt. en el que guarda herramientas en el borde costero.
OCTAVIO CHIGUAY	MELINKA	Taller	Ligero, madera y zinc.	Con hermano	Borde costero.	Le permite construir hasta 12 mt, pero no sucede. Acceso eléctrico improvisado.
PASCUAL CONTRERAS	PUERTO AYSEN	Cielo abierto	Cuenta con electricidad.	Solo	Varadero Aguas Muertas, Sindicato de Trabajadores Independientes Carpinteros de Ribera. También utiliza su casa, como bodega.	Espacio colectivo, cuenta electricidad no regulado.

MIGUEL VILLARROEL	PUERTO CHACABUCO	Pequeño taller.	Ligero, madera y zinc.	Solo	A un costado de su casa. Borde costero.	En el espacio puede construir embarcaciones de menos de 4 mt.
ALFONSO ALVARADO	PUERTO CISNES	Pequeño taller.	Ligero, madera y zinc. En el espacio puede construr embarcaciones de menos de 4 mt.	Solo, con apoyo de la esposa.	Su casa	En el espacio puede construir embarcaciones de menos de 4 mt.
ARTURO SOTO	PUERTO CISNES	Cielo abierto	Inactivo	Inactivo	Inactivo	Inactivo
SECUNDINO DÍAZ	PUERTO CISNES	Pequeño taller.	Ligero, madera y zinc.	Solo	Su casa	En el espacio puede construir embarcaciones de menos de 4 mt.
HECTOR HERRERA	RAÚL MARÍN BALMACEDA	Pequeño taller.	Ligero, madera y zinc.	Inactivo	Inactivo	Inactivo
JORGE PIUCOL	REPOLLAL ALTO	Pequeño taller.	Ligero, madera y zinc.	Con dos sobrrinos	A un costado de casa. También trabaja en la ribera	En el espacio puede construir embarcaciones de menos de 4 mt.
ARTIDORO VARGAS	TORTEL	Cielo abierto	Liviano	solo	Borde río	Ocasionalmente instala PVC
JOSÉ MARIPILLAN	TORTEL	Cielo abierto		solo	Borde río	Pequeña bodega para guardar herramientas.
APOLINARIO MUÑOZ	CISNES	Sin información	Sin información	Sin información	Sin información	Sin información

Imagen 1: Vista exterior de Techo para construir embarcaciones. Caleta Tortel.

Imagen 2: Vista interior de Techo para construir embarcaciones. Caleta Tortel.

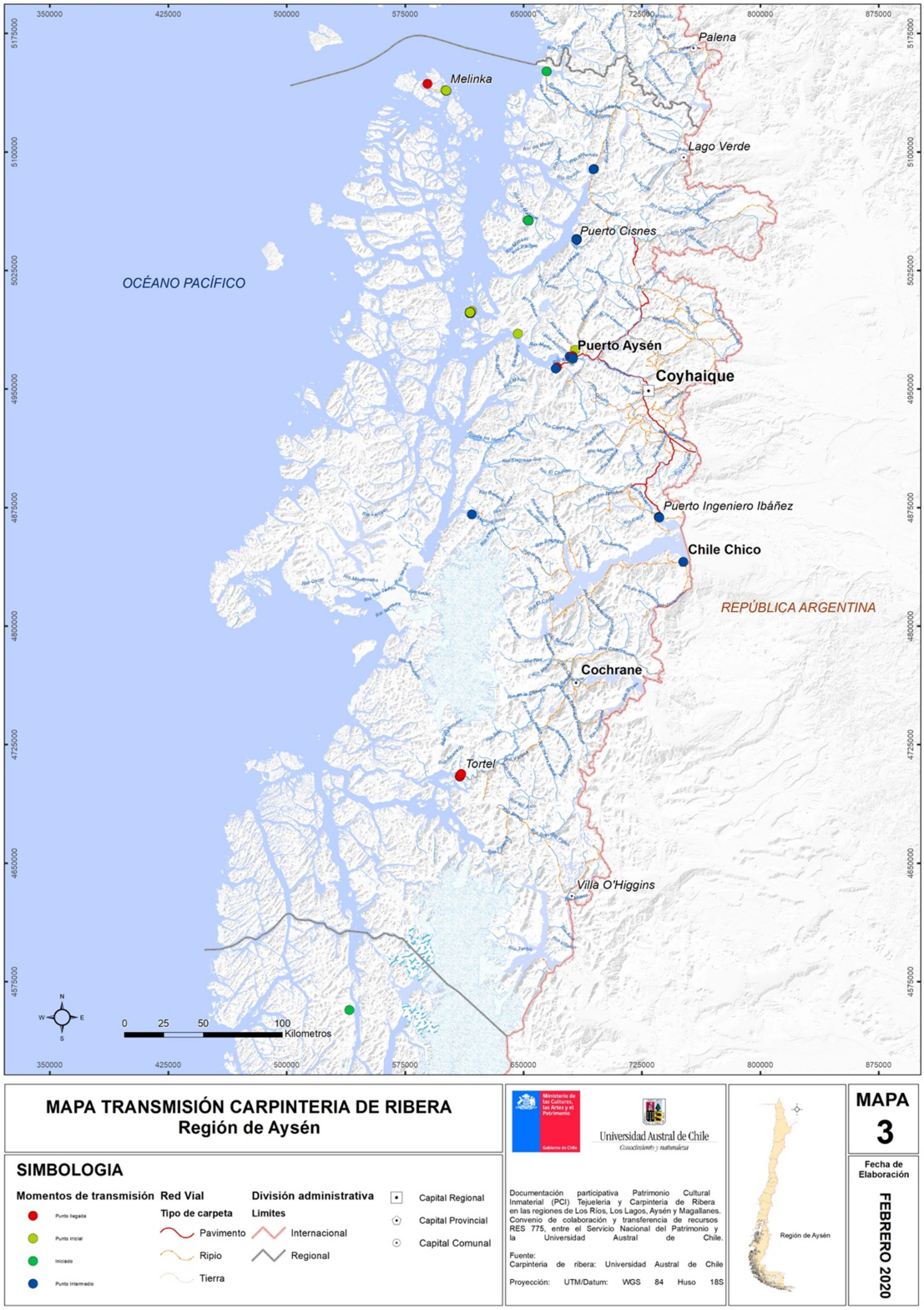
TRANSMISIÓN DE SABERES

La transmisión de saberes del oficio de carpintero de ribera en la región de Aysén, en la mayoría de los casos, ocurre dentro de un contexto familiar, donde es el padre quien hereda este oficio a uno o más de sus hijos varones, rara vez a las mujeres, aunque también acontece. En segundo lugar, no son infrecuentes los casos en que el carpintero ha aprendido el oficio fuera del ámbito familiar, al trabajar como ayudante de otros carpinteros de ribera. Y en el caso de la región de Aysén, hay al menos dos carpinteros que han pasado por procesos de formación dirigidos, cuestión novedosa dentro del universo de la carpintería de ribera en la macro zona austral. Uno de los carpinteros Teófilo Chiguay, es quien enseñó a su hijo, Segundino Chiguay, carpintero de ribera hoy activo en Melinka. En cambio, Ruperto Caipillán transmitió conocimientos a Arturo Piucol, quien iba a observarlo trabajar cuando era niño. También hay una excepción importante en la regla implícita de que la carpintería de ribera se trata de un oficio masculino, ya que uno de los cultores de Puerto Aysén entrevistados señala que también ha enseñado el oficio a sus tres hijas, situación que es contrastada directamente con los testimonios de las otras regiones, donde a la mujer sólo se le dan labores de ayudante. Se expresó acuerdo con la idea de talento innato, temprana curiosidad y motivación por la construcción de embarcaciones, tratándose de una característica distintiva del carpintero de ribera. Siendo los espacios cotidianos e informales aquellos donde se transmite el oficio, especialización que se desarrolla gracias a una especial motivación e inclinaciones de las personas que se especializan, relatando experiencias de infancia donde el trabajo de padres, tíos o conocidos les llaman la atención:

> "Si jugábamos con sus hijos… de chiquitito. Me gustaba ir a mirar porque me gustaba como trabaja el hombre, era muy bueno para trabajar (…) Me atreví a hacer una cabina. Un amigo compró una lanchita y tenía que hacerle la cabina y, no sé, siempre me ha gustado dibujar, siempre fui bueno para el dibujo: dibujaba embarcaciones, modelos de cabina, y me dieron la oportunidad, ellos, para que yo les haga la cabina, para que vaya aprendiendo. Porque no es llegar y hacerlo, tiene que quedar bien. Ellos me dieron la oportunidad y quedó linda" (Arturo Piucol, 2018, Melinka).

Imagen 2: Litoral de Melinka.

Imagen 3: Mapa Transmisión Carpintería de Ribera - Región de Aysén.



DATOS NORMATIVOS Y POLÍTICA PÚBLICA ASOCIADOS AL ELEMENTO

Presentamos un cuadro que organiza una serie de normativas que inciden directamente en la práctica del oficio y su salvaguardia, en lo relacionado con acceso a materias primas, espacios de trabajo, reconocimiento público del oficio y operatividad de las embarcaciones.

Tabla 4: Normativas que inciden en la salvaguardia de Carpintería de Ribera

Tema o área de interés	Entidad	Normativa o ley	Instrumentos[8]
Biomasa forestal: acceso a la materia prima	Corporación Nacional Forestal (CONAF)	• Ley N° 20.283 de Recuperación del Bosque nativo y fomento forestal • Ley N° 20.283, de 2008, sobre recuperación del bosque nativo y fomento forestal (artículos 1°, 2° numerales 4 y 18, 5°, 7°, 19º). • Decreto supremo N° 93, de 2008, reglamento general de la Ley N° 20.283 sobre recuperación de bosque nativo y fomento forestal (art. 1° letra b) e i), 2°, 14°, 16°,17°). • Decreto supremo Nº 82, de 2010, aprueba reglamento de suelos, aguas y humedales, Ministerio de Agricultura (artículos 1° y 10°). • Decreto supremo N° 40 de 2012, aprueba el reglamento del sistema de evaluación de impacto ambiental, del Ministerio del Medio Ambiente (artículo 152°). • Decreto Ley n°701 de 1974, sobre fomento forestal.	• Plan de Manejo • Autorización simple de corta • Fondo de Investigación de Bosque Nativo • Permiso excepcional para intervenir especies protegidas por la Ley de Bosque Nativo
Espacios de trabajo: propiedad y equipamiento de los astilleros y talleres	Ministerio de Defensa Nacional.	Ley de concesiones marítimas (D.S. N°9 DE 2018)	Concesiones marítimas
	Subsecretaría de Pesca y Acuicultura.	DS. N°134-08, que aprueba el reglamento de la Ley N°20.249, que crea el Espacio Costero Marino de los Pueblos Originarios.	Solicitud espacio costero marino de los pueblos originarios (ECMPO)
	Gobierno Regional (SUBDERE/Min. de Economía Fomento y Turismo/ Ministerio de Cultura)	Distintos instrumentos de financiamiento disponibles en instancias regionales y nacionales. CORFO, FIC, FONDART, FONPAT, FNDR, etc.	Fondo para la Innovación. Fondo Nacional de Desarrollo Regional. Fondos de Cultura
Reconocimiento social: valorización patrimonial	Ministerio de la Cultura, las Artes y el Patrimonio-Servicio Nacional de Patrimonio Cultural.	Proceso para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial.	Inventario y Plan de Salvaguardia
Diseño, construcción y	DIRECTEMAR	Reglamento (TM-010).	Define las especificaciones de diseño y técnicas.

[8] Destacamos acá herramientas relacionadas a las normativas, que pudieran ser relevantes para la gestión de las y los cultores.

operatividad de embarcaciones.		Reglamento nacional de arqueo de naves (TM-026).	Define el aqueo bruto y neto a especificar para la nave.
		CIRCULAR O-71/010	Indica normas sobre construcción, inspecciones y otras exigencias de seguridad que deben cumplir las naves
		Reglamento para el equipamiento de los Cargos de Cubierta de las Naves y Artefactos Navales Nacionales (TM-038).	
		Reglamento para Fijar Dotaciones mínimas de Seguridad de las Naves (TM-030).	

PROBLEMÁTICAS

En la siguiente tabla se presentan los problemas identificados con propuestas generales que surgieron del diálogo con los mismos cultores y del análisis posterior de los problemas enunciados. Cabe señalar que algunas de estas propuestas pueden tener una validez netamente local, y sólo constituyen un punto de partida a discutir en el proceso de diseño del Plan de Salvaguarda.

Problemas	Propuestas
Baja demanda de embarcaciones en la región.	- promover acciones de valorización local de la carpintería de ribera regional. - profundizar en diagnósticos por localidad, buscando identificar oportunidades de reactivar la carpintería de ribera.
Dificultades en el uso del borde costero.	Creación de mesa de trabajo intersectorial que aborde el problema en su complejidad. - Propiciar diálogo con comunidades indígenas titulares de ECMPOs para integrar uso carpintería de ribera dentro de sus planes de administración.
Precariedad de los espacios de trabajo	-Apoyo estatal para infraestructura - Apoyo estatal para la obtención de materiales y herramientas (Caleta Tortel)
Problemas de acceso a la madera	- Apoyar iniciativas para la obtención de maderas idóneas
Bajo Nivel de relevo generacional	- Realizar actividades de difusión y valorización de la carpintería de ribera en establecimientos educacionales. - Implementar programas de capacitación en carpintería de ribera para jóvenes. - Buscar mecanismos para incentivar el “retorno” al oficio de jóvenes portadores del conocimiento, que hoy se encuentran trabajando en otros rubros.
Escasa valoración social de la carpintería de ribera	- Realizar instancias de sensibilización y estrategias de valorización a nivel regional y nacional.

RECOMENDACIONES PARA LA SALVAGUARDIA

Dado el complejo panorama planteado por los carpinteros de ribera de la región, así como la diversidad de escenarios locales, proponemos algunos lineamientos básicos para abordar el diseño del plan de salvaguarda.

a. Generar una instancia de **trabajo intersectorial que pueda abordar con la mayor amplitud posible los desafíos que representa el fortalecimiento de la carpintería de ribera en la región**. En esta instancia idealmente deben participar los organismos públicos involucrados en los diferentes tipos de problemas identificados. A saber, CONAF y el Ministerio del Medioambiente, la autoridad marítima y también los municipios, además, claro está, del rol articulador que debe tener la Subdirección de Patrimonio Cultural Inmaterial.

b. Profundizar en un **diagnóstico por localidades respecto a las causas de la baja demanda** de embarcaciones existente en región, analizando también las fortalezas y posibles oportunidades para el fortalecimiento de la carpintería de ribera. También se podría profundizar en los demás problemas identificados, afinando su configuración en cada localidad.

c. En las localidades donde existan comunidades indígenas solicitantes de **Espacios Costeros y Marinos de Pueblos Originarios, propiciar el diálogo de éstas con los carpinteros de ribera**, con el fin de que los espacios de trabajo de los cultores sean respetados, visibilizados y considerados dentro de los futuros planes de administración. Por otra parte, el establecimiento de ECMPOs en la región, representa una enorme potencialidad de reactivación de las economías locales en torno al mar, que debería traducirse también en un nuevo impulso para la carpintería de ribera.

d. Promover la realización de **actividades de visibilización y valorización de la carpintería de ribera**, tanto en las diferentes localidades en que se desarrolla la carpintería de ribera, así como en los centros poblados más importantes de la región, que permitan generar un ambiente propicio y motivador para que los jóvenes portadores del saber de la carpintería de ribera, se decidan a continuar con ella, o para que haya nuevos interesados en aprenderla.

e. Potenciar la participación y el protagonismo de los carpinteros de ribera, y especialmente del sindicato de carpinteros de ribera de Puerto Aysén. **Promover instancias de encuentro entre los cultores** de la región.

f. **Invitar a los cultores identificados con posterioridad a esta investigación**, a integrarse al inventario de cultores de la región, y a involucrarse en el plan de salvaguardia.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- Diego de Rosales "Historia General del Reyno de Chile Flandes Indiano" -1674-), Tomo I, Imprenta del Mercurio: Valparaíso.
- Lira, N. (2018) “La canoa de Chaicura y la navegación de tradición indígena en Chiloé”. Colecciones Digitales, Subdirección de Investigación Dibam. Recuperado de: http://www.museoancud.cl/sitio/Contenido/Objeto-de-Coleccion-Digital/83580:La-canoa-de-Chaicura-y-la-navegacion-de-tradicion-indigena-en-Chiloe
- Carrasco, R. (2018) Melipulli. Astillero principal del Reloncaví 1750-1850: Historia del Antiguo Puerto Montt. Ed. Cuatro Colinas.