

CARPINTERÍA DE RIBERA EN LA REGIÓN DE LOS LAGOS

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

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

David Núñez. **Encargado de Investigación Participativa e Informe**
Marcela González, Francisca Poblete. **Análisis y apoyo en elaboración de Informe**
Rodrigo Jara. **Fotografía y Audiovisuales**
Patricio Contreras. **Información geográfica**
Aldo Farías y Barthélémy Charré. **Cartografías**
Marco Tamayo. **Contraparte Regional SPCI**
Sebastián Lorenzo. **Contraparte Nivel Central SPCI**

NOVIEMBRE 2020

INDICE GENERAL

INDICE GENERAL	2
ÍNDICE DE TABLAS	5
ÍNDICE DE FIGURAS	6
ÍNDICE DE IMÁGENES	6
FORMULARIO DE IDENTIFICACIÓN DEL ELEMENTO DE PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL	8
A. Identificación de cultores individuales	12
B. Identificación de cultor colectivo o agrupación	12
1. INTRODUCCIÓN	13
1.1 Presentación	13
1.2 Antecedentes	14
1.3 Objetivos	18
Objetivo General:	18
Objetivos específicos:	18
1.4 Metodología de Trabajo	19
1.4.1 Dimensión ética: participación y consentimientos informados	19
1.4.2 Técnicas y herramientas de levantamiento de información.	19
1.4.3 Breve descripción del proceso investigación:	22
1.4.4 Validación.	26
1.4.5 Técnicas y herramientas de análisis de información.	27
1.5 Equipo de Trabajo	28
1.6 Plazo de ejecución de la investigación:	29
2. CONTEXTO EN EL QUE SE DESARROLLA LA CARPINTERÍA DE RIBERA	30
2.1 Contexto Geofísico	30
2.2 Contexto Geopolítico	37
2.3 Contexto Cultural del Área de Estudio	38
2.4 Datos sociodemográficos del territorio	40
2.5 Variables que inciden directamente en el elemento	41
2.6 Datos socioeconómicos del territorio	42
2.6.1 Pobreza	44
2.6.2 Condiciones de vulnerabilidad	45
2.6.3 Empleo y desempleo	45
2.7 Datos sobre infraestructura y equipamiento social y cultural del territorio.	47
2.7.1 Subdimensión: Salud.	47
2.7.2 Subdimensión: Educación	47
2.7.3 Subdimensión: Infraestructura Cultural	47
2.7.4 Subdimensión: Conectividad	47

2.8 Riesgos naturales y antrópicos en el territorio	49
2.8.1 Subdimensión: Amenazas naturales Vulnerabilidad frente a riesgos naturales y antrópicos	49
3. REGISTRO Y CARACTERIZACIÓN DE LOS CULTORES ASOCIADOS AL ELEMENTO	50
3.1 Comunidad Cultora del elemento.	50
3.2 Caracterización de cultores/as	51
3.3 Caracterización de cultores/as	60
3.3.1 Caracterización sociodemográfica	60
3.3.2 Caracterización socioeconómica:	62
3.4 Roles y dinámicas internas del Elemento.	66
4. DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO DE PCI	69
4.1 CRITERIOS UNESCO	70
4.1.1 UNESCO RELACIONADO	70
4.1.2 JUSTIFICACIÓN SEGÚN CRITERIOS DE LA CONVENCIÓN UNESCO Y PROCESO PARA LA SALVAGUARDIA DEL PCI EN CHILE.	70
4.2 DESCRIPCIÓN EN PROFUNDIDAD DEL ELEMENTO	73
4.3 DIMENSIÓN HISTÓRICO-CULTURAL	75
4.4 DIMENSIÓN SIMBÓLICA	80
4.5 DIMENSIÓN TEMPORAL	83
4.6 DIMENSIÓN MATERIAL	90
4.6.1 MATERIA PRIMA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE EMBARCACIONES.	90
4.6.2 INSTRUMENTOS, HERRAMIENTAS Y PRODUCTOS ASOCIADOS.	93
4.6.3 PRODUCTOS MATERIALES DEL ELEMENTO.	105
4.6.4 TÉCNICAS CONSTRUCTIVAS	109
4.7 DIMENSIÓN ECONÓMICA	111
4.7.1 ORGANIZACIÓN SOCIAL Y ECONÓMICA INHERENTE AL ELEMENTO	111
4.7.2 CADENA PRODUCTIVA	111
4.7.3 CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA	112
4.7.4 RENTABILIDAD ECONÓMICA DEL ELEMENTO	112
4.8 PROCESOS Y MECANISMOS DE TRANSMISIÓN CULTURAL DEL ELEMENTO	115
4.8.1 DATOS GLOBALES SOBRE APRENDIZAJE, PRÁCTICA Y TRANSMISIÓN DE LOS SABERES	116
4.9 DIMENSIÓN SOCIAL	119
4.10 DIMENSIÓN TERRITORIAL	120
4.10.1 ÁREAS GEOCULTURALES MARÍTIMAS	121
4.11 DATOS NORMATIVOS Y DE POLÍTICA PÚBLICA, ASOCIADOS AL ELEMENTO Y TERRITORIO	124
4.11.1 NORMATIVAS ASOCIADAS A LA BIOMASA FORESTAL	125
4.11.2 NORMATIVAS ASOCIADAS A LOS ESPACIOS DE TRABAJO	126
4.11.3 SOLICITUD DE ESPACIO COSTERO MARINO DE PUEBLOS ORIGINARIOS (ECMPO)	129
4.11.4 NORMATIVAS ASOCIADAS A LA CONSTRUCCIÓN DE EMBARCACIONES.	129

5. ANÁLISIS Y PROBLEMATIZACIÓN	131
5.1 Análisis general	131
5.2 Problematización	132
5.2.1 Restricciones al uso de la ribera como espacio tradicional de trabajo	132
5.2.2 Disponibilidad de maderas y Restricciones normativas	134
5.2.3 Condiciones de trabajo inadecuadas	136
5.2.4 Falta de Seguridad Social.	136
5.2.5 Falta de autonomía económica	138
5.2.6 Transmisión del conocimiento y continuidad del oficio.	139
5.3 Recomendaciones para la salvaguardia	141
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	142
ANEXOS DE INFORME	144
ANEXO 1: CULTORES QUE SOLICITAN SER CONSULTADOS PARA USO DE INFORMACIÓN	144
ANEXO 2: ENCUENTRO PARTICIPATIVO EN HUALAIHUÉ Y CARTOGRAFÍA PARTICIPATIVA	146
INFORME MAPEO PARTICIPATIVO CARPINTERÍA DE RIBERA COMUNA HUALAIHUE	146
1. Introducción	147
2. Objetivo General	148
3. Metodología	149
4. Resultados	151
ANEXO 3. NOTAS ENCUENTRO PARTICIPATIVO EN CALBUCO	163
ANEXO 4. PROPUESTA PARA PROCESO DE VALIDACIÓN EN LA REGIÓN DE LOS LAGOS.	166
ANEXO 5. ACTA DE VALIDACIÓN EN QUELLÓN:	170
ANEXO 6. ACTA VALIDACIÓN EN HUALAIHUÉ	172
ANEXO 7. ACTA VALIDACIÓN EN CALBUCO	175
ANEXO 8. INFORME DE SÍNTESIS DE PROCESO DE VALIDACIÓN	178
ANEXO 9 GLOSARIO DE BASE DE DATOS, CARTOGRAFÍA	183

INDICE DE TABLAS

<i>Tabla 1: Pauta de Entrevista en Profundidad.</i>	20
<i>Tabla 2: Pauta de conversación encuentro grupal.</i>	22
<i>Tabla 3: Actividades de investigación realizadas.</i>	24
<i>Tabla 4:Tabla de Contenidos Carpintería de Ribera para validación.</i>	26
<i>Tabla 5: Actividades de Validación en la región.</i>	27
<i>Tabla 6. Equipo técnico y profesional participante de estudio.</i>	28
<i>Tabla 7: Población total provincias que aborda el estudio.</i>	40
<i>Tabla 8: Población Comunal y Pueblos Originarios.</i>	40
<i>Tabla 9: Porcentaje de empresas por actividad y comuna.</i>	43
<i>Tabla 10: Porcentaje de personas en situación de pobreza multidimensional.</i>	44
<i>Tabla 11: Vivienda: origen del agua en las comunas de Hualaihué, Quellón y Castro.</i>	45
<i>Tabla 12: Porcentaje ocupados por tipo. País y Región de Los Lagos.</i>	46
<i>Tabla 13: Trabajadores dependientes por comuna.</i>	46
<i>Tabla 14: Infraestructura cultural por región y comunas.</i>	47
<i>Tabla 15: Número de Carpinteros de ribera contactados y total por comuna.</i>	51
<i>Tabla 16: Carpinteros de ribera de la comuna de Calbuco.</i>	54
<i>Tabla 17: Carpinteros de ribera de la comuna de Hualaihue.</i>	54
<i>Tabla 18: Carpinteros de ribera de la comuna de Ancud.</i>	56
<i>Tabla 19: Carpinteros de ribera de la comuna de Puerto Montt.</i>	56
<i>Tabla 20: Carpinteros de ribera de la comuna de Quellón.</i>	56
<i>Tabla 21: Carpinteros de ribera de la comuna de Quinchao.</i>	57
<i>Tabla 22: Carpinteros de ribera de la comuna de Castro.</i>	57
<i>Tabla 23: Carpinteros de ribera de la comuna de Queilen.</i>	58
<i>Tabla 24: Carpinteros de ribera de la comuna de Dalcahue.</i>	58
<i>Tabla 25: Carpinteros de ribera de la comuna de Chonchi.</i>	58
<i>Tabla 26: Carpinteros de ribera de la comuna de Quemchi.</i>	58
<i>Tabla 27: Carpinteros de ribera de la comuna de Maullín.</i>	58
<i>Tabla 28: Carpinteros de ribera de la comuna de Cochamó.</i>	58
<i>Tabla 29: Promedio etario de carpinteros de ribera, de 4 comunas de la Región de Los Lagos.</i>	60
<i>Tabla 30: Tramo etario de Carpinteros de Ribera, Región de Los Lagos.</i>	60
<i>Tabla 31: Instalaciones de trabajo y calidad. Datos regionales.</i>	63
<i>Tabla 32: Instalaciones de trabajo y calidad. Datos comunales.</i>	64
<i>Tabla 33: Instalaciones de trabajo y calidad, por carpintero de ribera, Región de Los Lagos.</i>	64
<i>Tabla 34: Participación de ayudantes en las etapas de construcción de una embarcación.</i>	68
<i>Tabla 35: Etapas y subetapas del proceso de construcción de una embarcación tipo.</i>	84
<i>Tabla 36: Maderas utilizadas por carpinteros de ribera para la construcción de embarcaciones.</i>	91
<i>Tabla 37: Cultores con instalaciones de trabajo según calidad.</i>	103
<i>Tabla 38: Carpintero de ribera que no cuentan con instalaciones de trabajo.</i>	104
<i>Tabla 39. Matriz de horas de fabricación asociadas a cada pieza. Fuente: Luco y Troncoso, 2019.</i>	114
<i>Tabla 40: Listado de Actores Claves.</i>	120
<i>Tabla 41: Normativas que inciden en la salvaguardia de Carpintería de Ribera.</i>	124
<i>Tabla 42: Astillero Caracolito, Calbuco.</i>	130
<i>Tabla 43: Embarcaciones para extraer centolla (en reparación). Astillero "Chito" Proschle, Calbuco.</i>	130
<i>Tabla 44: Cuadro resumen de problemáticas y propuestas sugeridas.</i>	140

ÍNDICE DE FIGURAS

<i>Figura 2: Porcentaje de personas en situación de pobreza multidimensional por región/comunas.</i>	44
<i>Figura 3: Curva etaria de Carpinteros de Ribera. Región de Los Lagos.</i>	61
<i>Figura 4: Aprendizaje con Familiares, no familiares y propia experiencia.</i>	118
<i>Figura 5: Sectores o localidades de origen de las familias de los cultores, asociadas a los aprendizajes iniciales del oficio.</i>	118
<i>Figura 6: Localidades de práctica/trabajo/aprendizaje/especialización en Carpintería de Ribera</i>	119

ÍNDICE DE IMÁGENES

<i>Imagen 1: Tripulantes de embarcación de madera en Chiloé. 1954-1955. Sergio Larraín. Agencia Magnum Photos.</i>	14
<i>Imagen 2: De Chiloé a Puerto Montt. 1954 - 1955. Sergio Larraín. Agencia Magnum Photos.</i>	15
<i>Imagen 3: Lancha de Pesca.</i>	16
<i>Imagen 4: Lancha de Pesca de Cerco.</i>	16
<i>Imagen 5: Perfil de Bote a Motor.</i>	16
<i>Imagen 6: Luis Soto, Cheñue – Hualaihué Puerto.</i>	16
<i>Imagen 7: Vistas formas generales del casco de una nave. [Fuente: Luco y Contreras (2019, p.8)]</i>	17
<i>Imagen 8: “Vista de una canoa indígena atracada en la orilla de una costa”, ca. 1900. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago (Lira, 2016 p.98)</i>	30
<i>Imagen 9: Bernardino Proschler junto a un Alerce. 1930. Fotografía de Teresa Antiñirre Proschler. (En Procultura, 2018, p.61).</i>	32
<i>Imagen 10: Mapa Vegetación y Cultores identificados en Febrero de 2019. Elaboración propia.</i>	35
<i>Imagen 11: Mapa Estructura de Vegetación y Cultores identificados en Febrero de 2019. Elaboración propia.</i>	36
<i>Imagen 12: Mapa Geopolítico Regional. Los círculos indican las comunas documentadas. En verde, se indican las que cuentan con mayor cantidad de cultores activos en el oficio.</i>	37
<i>Imagen 13: Áreas geoculturales marítimas del mar interior de Chiloé. En Ther (2012).</i>	39
<i>Imagen 14: Mapa Infraestructura y Equipamiento</i>	48
<i>Imagen 15: Encuentro con Carpinteros de Ribera en Calbuco</i>	53
<i>Imagen 17. Mapa de Cultores, Región de Los Lagos. Elaborado por Barthélémy Charré.</i>	59
<i>Imagen 16: Embarcación pesquera, de madera, enfibrada, Calbuco. Foto: M. González.</i>	61
<i>Imagen 18. Guido Gonzalez (52), carpintero de ribera, Hornopiren, Comuna de Hualaihue</i>	66
<i>Imagen 19: Lancha en construcción. Astilleros de San Juan, comuna de Dalcahue.</i>	74
<i>Imagen 20: Lancha Chilota, Construida por José Mautor. Mañihueico – Hualaihué.</i>	76
<i>Imagen 21: Lancha Chilota, Construida por José Mautor. Mañihueico – Hualaihué.</i>	77
<i>Imagen 22: Chalupa a motor. Sector Casa de Pesca, Comuna de Chaitén.</i>	78
<i>Imagen 23: Detalle de la bambota en una chalupa a motor (sin hélice ni timón la de la foto). Melinka (Región de Aysén).</i>	79
<i>Imagen 25: Construcción Embarcación de madera. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid</i>	86
<i>Imagen 26: Tubo de acero para cocer madera. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.</i>	86
<i>Imagen 27: Embarcación 12 metros de eslora. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid</i>	87
<i>Imagen 28: Diagrama de flujo de proceso de construcción. Fuente: Luco y Troncoso, 2019.</i>	88
<i>Imagen 29: Embarcación en proceso de construcción, San Rafael - Caracolito, Calbuco</i>	88
<i>Imagen 30: Paisaje de litoral pesquero, Calbuco</i>	89
<i>Imagen 31: Motosierras. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.</i>	94
<i>Imagen 32: Cepillo eléctrico. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.</i>	95
<i>Imagen 33: Taladro eléctrico pequeño. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.</i>	95
<i>Imagen 34: Taladro eléctrico mediano. Grande. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.</i>	96
<i>Imagen 35: Taladro eléctrico grande. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.</i>	96

<i>Imagen 36: Esmeriles. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.</i>	97
<i>Imagen 37: Tecla de cadena. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.</i>	97
<i>Imagen 38: Martillo. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.</i>	98
<i>Imagen 39: Escuadra. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.</i>	98
<i>Imagen 40: Escuadra Falsa. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.</i>	99
<i>Imagen 41: Hacha. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.</i>	99
<i>Imagen 42: Combo. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.</i>	99
<i>Imagen 43: Presa. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.</i>	100
<i>Imagen 44: Calafatero. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.</i>	100
<i>Imagen 45: Maceta de Madera. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.</i>	101
<i>Imagen 46: Tubo de acero. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.</i>	101
<i>Imagen 47: Punto. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.</i>	102
<i>Imagen 48: Construcción de galpón de madera. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.</i>	102
<i>Imagen 49: Lancha en construcción. El espejo (popa) a la izquierda. San Juan, comuna de Dalcahue. Foto David Núñez.</i>	105
<i>Imagen 50: Bote de plástico hecho con desechos de la acuicultura. Hualaihue, abril 2019.</i>	107
<i>Imagen 51. Uso de bote auxiliar para acercarse a la lancha. Carelmapu, abril 2019.</i>	107
<i>Imagen 52. Barcaza de madera en Vilupulli. Foto Luis Mansilla.</i>	108
<i>Imagen 53. Marcelo Hauffmann trabajando en una lancha velera a escala. La Poza, abril de 2019.</i>	108
<i>Imagen 54. Juguete en Isla Apiao. Fotografía: David Núñez.</i>	115
<i>Imagen 55: Mapa de Transmisión Carpintería de ribera de la Región de Los Lagos.</i>	117
<i>Imagen 56. Agrupación de Carpinteros de Ribera de las Aguas Azules Comuna de Calbuco.</i>	132

FORMULARIO DE IDENTIFICACIÓN DEL ELEMENTO DE PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL

IDENTIFICACIÓN DEL ELEMENTO DE PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL

<p>NOMBRE DEL ELEMENTO DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL. <i>Se debe indicar un nombre oficial del elemento. Asimismo, en esta sección puede indicar si el elemento posee alguna otra denominación o variaciones del mismo (ya sea en otra lengua o idioma)</i></p>	<p>CARPINTERÍA DE RIBERA EN LA REGIÓN DE LOS LAGOS</p>	
<p>ÁMBITO DE PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL CON EL QUE SE RELACIONA. MARQUE CON UNA "X" EL O LOS ÁMBITOS QUE MEJOR LO REPRESENTAN. <i>La descripción del elemento (sección D del presente formulario) debe ser coherente con los ámbitos marcados en esta sección.</i></p>	<p>Tradiciones y expresiones orales</p>	
	<p>Usos sociales, rituales y actos festivos</p>	
	<p>Conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo</p>	<p>X</p>
	<p>Técnicas artesanales tradicionales</p>	<p>X</p>
	<p>Artes del espectáculo</p>	
<p>RESUMEN DEL ELEMENTO DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL. <i>Resuma en un máximo de 250 palabras.</i> <i>Esta sección debe contener un resumen de la información que será entregada más detalladamente en la sección D del presente formulario "definición del elemento".</i> <i>El resumen del elemento, debe dar cuenta de manera somera de una descripción del elemento, ubicación geográfica, sus comunidades y/o cultores (as) que lo practican, modos de transmisión, sentidos y usos sociales así como su vigencia.</i></p>	<p>Referente en la carpintería de ribera del país, el oficio que desarrollan los cultores en la Región de Los Lagos consiste en un conjunto de saberes de construcción de embarcaciones de madera mediante técnicas artesanales, aprendidos a través de la oralidad y la práctica compartida con otros maestros, ayudantes y aprendices. Es un oficio que se enlaza con actividades pesqueras, de transporte, recreacionales y turísticas, que cuenta con antecedentes de larga data y adaptaciones a dinámicas territoriales, económicas y tecnológicas, que informa de intensos y sucesivos procesos migratorios y de intercambio territorial ocurridos al sur del país. Entre los saberes tradicionales que le caracterizan, se encuentra un conjunto de conocimientos ecosistémicos sobre la flora local relevante para la selección de maderas nativas, junto al reconocimiento de propiedades de otras maderas, valiosas en estructuras o componentes de las embarcaciones, especialmente, lanchas destinadas a la industria pesquera. Así también, destaca el conocimiento sobre mareas, clima y navegación articulando en ello memorias territoriales indígenas de larga data, de referencia huilliche y chono, y antecedentes que remiten al período colonial del territorio sur austral del país. Como elemento del patrimonio cultural inmaterial, se trata de una <i>técnica artesanal tradicional</i> que integra <i>conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo</i> (UNESCO, 2003).</p>	
<p>UBICACIÓN GEOGRÁFICA</p>		
<p>REGIÓN/ES</p>	<p>REGIÓN DE LOS LAGOS</p>	
<p>COMUNA/S</p>	<p>Ancud, Castro, Chonchi, Dalcahue, Quinchao, Queilen, Quellón y Quemchi en la provincia de Chiloé; Puerto Montt, Calbuco y Maullin en la provincia de Llanquihue; Hualaihué y Cochamó en la provincia de Palena.</p>	

LOCALIDAD/ES, SECTOR/ES	<p>Localidades en provincia de Chiloé: Pudeto, Colo, Mechuque, Isla Butachauque, San Juan, Isla Apiao (Metahue y La Vega), Isla Chaulinec (Capilla Antigua), Castro (Gamboa), Nercón, Rauco, Curahue, Queilen, Isla Tranqui (sector San José), Quellón, Oqueldan, Cheter, Chaiguao, Quellón Viejo e Iníó.</p> <p>Localidades en la provincia de Llanquihue: Isla Tenglo, Tenglo Bajo, Isla Guar, Carelmapu, Calbuco (sectores San Rafaél, Isla Quihua, Llaco Bajo, El Rosario).</p> <p>Localidades en la provincia de Palena: Mañihueico, La Poza, Quildaco, Aulen, Tentelhue - Punta Nao, Punta Hurón, Rolecha, Lleguiman (Punta Poe), Cheñue, Hualaihue Estero, Río Negro – Hornopirén, Chumelden y Chochamó.</p> <p>Localidades en la provincia de Osorno: Bahía Mansa, Caleta Huellehue, Caleta Cóndor. (Estas localidades no fueron parte de este estudio, sin embargo, fueron mencionadas por informantes).</p>
------------------------------------	---

DEFINICIÓN DEL ELEMENTO

DESCRIPCIÓN

Describe en un máximo de 400 palabras.

Se debe dar una breve descripción asumiendo que debe entenderla una persona que la desconoce. Por lo tanto debe dar cuenta de los siguientes ámbitos: ¿Cuáles son las características del elemento? ¿Dónde se lleva a cabo? ¿En qué ocasiones se realiza? ¿Por qué sus cultores/as se sienten identificados con este elemento?

La carpintería de ribera se define como un oficio tradicional, que consiste en la construcción de embarcaciones de madera, mediante técnicas constructivas artesanales, cuya transmisión es primordialmente intergeneracional, mediante la oralidad y la práctica compartida. La mayoría de los carpinteros de ribera trabajan a cielo abierto, todo el año, pese a condiciones climáticas poco favorables. Tienen sus lugares de trabajo en el borde costero o en playas, aportando identidad al paisaje litoral de la región. También, hay quienes tienen espacios habilitados en sus casas, hasta un kilómetro de distancia, tierra adentro, e incluso en altura. Además de los maestros, que son los responsables de una obra, existen varios oficios más específicos asociados, en especial, los reparadores de embarcaciones que son aquellos carpinteros que se dedican principalmente a cambiar piezas dañadas por el uso y hacer mantención en general. También están los ayudantes que realizan labores específicas, participando de la construcción, en casco y/o cabinas, o realizan tareas como calafatear o pintar.

Es un oficio exigente, con destacada trayectoria en el desarrollo económico y político del sur del país, ligado a la conectividad marítima y actividad pesquera, muy vinculado al poblamiento y desarrollo de los territorios.

La mayoría de los cultores se dedica de manera estable a esta actividad, constituyendo generalmente la principal fuente de trabajo para ellos. Algunos complementan la carpintería de ribera con la construcción de casas. Sin embargo, para todos, la carpintería de ribera define una identidad asociada con saberes especializados, que involucra conocimientos ecosistémicos locales sobre bosques, maderas, clima, vientos y dinámicas mareales. La articulación de estos saberes con aquellos de orden técnico constructivo, son fundamentales tanto para el diseño y elaboración embarcaciones completas, como también para su reparación. De la calidad de la embarcación, depende la seguridad y la vida de la tripulación además del desempeño en la navegación.

	<p>Hasta hace poco tiempo, los carpinteros buscaban personalmente los árboles adecuados para ser utilizados como piezas maestras de las embarcaciones, como la roda, el codaste y ciertas cuadernas. Actualmente, es común encontrar a terceras personas en esta específica labor, solicitada como encargo. Generalmente son personas con vasta conocimientos y trayectoria ligada al oficio.</p>
<p>COMUNIDAD <i>Máximo de 200 palabras.</i> <i>¿El elemento se realiza de manera individual o colectiva?</i> <i>¿Cuál es la comunidad vinculada al elemento?</i> <i>¿Quiénes son la(s) comunidad(es) o los(as) cultores(as) del elemento?</i> <i>¿Cuáles son sus características?</i> <i>¿Quiénes pueden formar parte de la comunidad? ¿Cuáles son los criterios o condiciones que se requieren para formar parte de la comunidad cultora?</i> <i>¿Hay roles específicos asociados, por ejemplo a hombres y mujeres, jóvenes y niños, adulto o personas mayores?</i> <i>En caso de una respuesta positiva a esta última pregunta, ¿Quiénes son esas personas y cuáles son sus funciones?</i></p>	<p>La carpintería de ribera es un oficio que se entiende de modo individual, pero se trabaja con apoyo de ayudantes estables o esporádicos, generalmente, miembros de la familia nuclear que le asisten en ciertos momentos críticos del armado de una embarcación. Sin embargo, en el área de estudio, el reconocimiento entre pares aplica sólo a quienes se hacen cargo de una obra, trabajando directamente en ella.</p> <p>En el estudio se identificó a 137 carpinteros de ribera y se entrevistó a 54. La mayoría de los cultores se sitúan en sectores rurales o periurbanos, y unos pocos en áreas netamente urbanas. Casi la totalidad son hombres y, sólo un par de ellos menciona la ayuda directa de sus parejas en el trabajo. La única mujer reconocida como <i>carpintera de ribera</i>, trabaja junto a su esposo, en la comuna de Quellón.</p> <p>La mayoría de los cultores no adscribe a ninguna identidad indígena.</p> <p>En relación a la variable etaria, encontramos a carpinteros de ribera entre los 28 y 95 años, en las comunas de Calbuco y Quellón, respectivamente. En general, la edad expresa trayectoria y conocimientos, pero también, fuerza y capacidad para asumir tareas según esfuerzo físico, constituyendo una variable influyente en la organización de la actividad constructiva.</p>
<p>FORMAS DE TRANSMISIÓN <i>Máximo de 200 palabras.</i> <i>¿Qué conocimientos y prácticas posee el elemento?</i> <i>¿De qué manera se transmite actualmente el elemento? ¿Quiénes son los que transmiten los conocimientos asociados al elemento? ¿A quién/es se le transmiten estos conocimientos y/o prácticas? ¿Hay algún tipo de restricción sobre quienes pueden transmitir o aprender sobre este elemento?</i> <i>De los conocimientos que se transmiten hoy en día, ¿Ha habido cambios en sus modos de transmisión?</i></p>	<p>El conocimiento de la carpintería de ribera se transmite en la práctica compartida, y secundariamente a través de la oralidad. La mayoría de los cultores consultados aprendió por curiosidad, participando y observando el trabajo realizado por familiares o maestros que trabajaban en espacios cercanos. En el caso de aquellos que heredan una tradición familiar, la participación en la labor desde niños llega al punto de sentir y significar que tales saberes “lo llevan en la sangre”.</p> <p>El conjunto de saberes de los carpinteros es especializado, y ha sido adquirido de modo progresivo, en proyectos realizados junto a otros carpinteros, además de los propios. La mayoría ha trabajado en diferentes localidades, tanto de la región como de Magallanes y el Bío Bío, experiencias que han contribuido en la especialización y trayectoria.</p> <p>La transmisión del oficio es uno de los aspectos que despierta mayor alerta en la actualidad ya que cada vez son menores las</p>

	<p>oportunidades para la enseñanza y el aprendizaje. Los lugares de trabajo o astilleros continúan siendo los únicos espacios de transmisión y se reconocen como los únicos en los que sería posible proyectar el desarrollo de actividades para fomentar la continuidad de su práctica.</p>
<p>RESPONSABILIDAD <i>Máximo de 200 palabras.</i> <i>¿Hay algún aspecto del elemento que vaya en contra de los derechos humanos, de la mujer, de los pueblos indígenas o de los animales?</i> <i>Describe de qué modo el elemento es compatible con el desarrollo sostenible</i></p>	<p>No se cuenta con antecedentes que permita reconocer afectación de derechos humanos, de la mujer y de los animales; sin embargo, es conveniente revisar los siguientes temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Condiciones laborales y calidad del tipo de trabajo en relación a la estabilidad y seguridad social. - El uso de borde costero, en algunas localidades, se ve enfrentado con intereses de comunidades indígenas relacionadas con Espacios Costeros Marinos de Pueblos Originarios, lo que requiere de una gestión que integre intereses de ambos sectores. - Es un oficio que históricamente ha utilizado recursos de la naturaleza, en menor escala. No se cuenta en la actualidad con estudios que documenten el volumen de consumo de maderas y del impacto ambiental que genera su práctica.

A. IDENTIFICACIÓN DE CULTORES INDIVIDUALES

Ver Cap.3, Págs. 55 – 60.

B. IDENTIFICACIÓN DE CULTOR COLECTIVO O AGRUPACIÓN

IDENTIFICACIÓN DEL COLECTIVO O AGRUPACIÓN

En esta sección indique aquellos colectivos de personas que se asocian formal o informalmente en torno al elemento del patrimonio cultural inmaterial que se solicita registrar.

Se pueden incluir a aquellos colectivos que tengan o no personalidad jurídica.

NOMBRES O IDENTIFICACIÓN DEL COLECTIVO O AGRUPACIÓN	Agrupación de Carpinteros de Ribera de las Aguas Azules Comuna de Calbuco				
CANTIDAD DE INTEGRANTES	17	CANTIDAD DE HOMBRES	16	CANTIDAD DE MUJERES	1
DIRECCIÓN DEL COLECTIVO O AGRUPACIÓN	<i>Pasaje Caracolito s/n, Calbuco</i>				
NOMBRE DE CONTACTO	<i>Hugo Almonacid</i>				
TELÉFONO DE CONTACTO					
CORREO ELECTRÓNICO					
PERSONALIDAD JURÍDICA <i>Marque con una X</i>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
INFORMACIÓN DE LA PERSONALIDAD JURÍDICA <i>Indique solo si corresponde a un cultor colectivo con personalidad jurídica vigente</i>					
RUT	65.163.386-9				
FECHA DE CONSTITUCIÓN					
TIPO DE PERSONA	Jurídica				
INSTITUCIÓN OTORGANTE	Municipalidad de Calbuco				
REPRESENTANTE LEGAL	Hugo Almonacid Díaz				

1. INTRODUCCIÓN

1.1 PRESENTACIÓN

En el marco de ejecución del “Convenio de Colaboración y Transferencia de Recursos entre el Servicio Nacional del Patrimonio Cultural y la Universidad Austral de Chile” (RES 1072), la Universidad Austral de Chile, a través de la Dirección de Vinculación con el Medio, realizó un proceso de *Actualización de la Investigación Participativa sobre Carpintería de Ribera en Región de Los Lagos* según orientaciones y protocolo de trabajo planteado por el Departamento de Patrimonio Cultural Inmaterial, del Servicio Nacional de Patrimonio Cultural. El convenio tuvo por objetivo dar respuesta a lineamientos de la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial UNESCO (2003) de acuerdo a los compromisos que Chile suscribió el 2008 y que el Congreso Nacional ratificó en enero de 2009, relacionados con generar información actualizada sobre *elementos* que forman parte del Registro de Patrimonio Cultural Inmaterial en Chile en la perspectiva de canalizar medidas encaminadas a garantizar su viabilidad y sostenibilidad en el tiempo. Con esta finalidad, se trabajó en tres expedientes sobre Carpintería de Ribera en la Región de los Lagos, Región de Aysén y Región de Magallanes y de la Antártica chilena, y en un expediente sobre Tejuelería en la Región de Aysén. Así también, se formularon Planes de Salvaguardia para la Carpintería de Ribera de la Región de Los Lagos y para el Astillero Cutipay, Región de Los Ríos. Junto con ello, se ha diseñado un Diplomado sobre Patrimonio Cultural Inmaterial y se han realizado actividades de extensión sobre los contenidos abordados.

En el presente documento, presentamos resultados del estudio de actualización de información sobre carpintería de ribera en la Región de Los Lagos, que estuvo enlazado con la formulación del Plan de Salvaguardia para el elemento, especialmente en lo relacionado con el diagnóstico participativo de problemáticas que inciden en su continuidad. El estudio, tuvo por objetivo identificar y caracterizar el elemento desde la perspectiva de sus cultores, relevando características que permitan su comprensión y reconocimiento de singularidades, en su diversidad y complejidad, en el marco del Proceso de Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial en Chile. Ello implicó documentar el desarrollo de la carpintería de ribera en la Región de Los Lagos, identificando dinámicas geográficas y socioculturales, especialmente en áreas litorales. Además, se identificó a cultores o maestros de ribera explorando sus trayectorias en el desarrollo del oficio, modos de organización productiva y perspectivas de continuidad. Se avanzó en el reconocimiento participativo de problemáticas en el ejercicio del oficio, identificando factores que afectan su práctica y otros que contribuyen a su proyección en el territorio regional, constando la promoción de la participación, análisis y reflexión de la comunidad cultora en el proceso, para el desarrollo de estrategias de salvaguardia, en la perspectiva de mantener y proyectar estos saberes en el tiempo.

El desarrollo del estudio priorizó un abordaje metodológico cualitativo, basado en el trabajo de campo y enfoque etnográfico. Se aplicaron entrevistas con distinto grado de estructuración según interés y disponibilidad de los cultores contactados, en su mayoría maestros de ribera, cuyos conocimientos y experiencias fueron guiando progresivamente la consulta sobre particularidades contenidas, otorgando aperturas para comprender los modos en que fueron adquiridos sus saberes y adaptados al paisaje local, junto con intentar reconocer sus perspectivas y opiniones sobre la continuidad de esta práctica. Se identificó a 137 cultores del oficio, en 13 comunas de la región. De ellos, 54 fueron contactados/entrevistados e invitados a participar en el desarrollo del estudio, que procuró un abordaje inclusivo a la diversidad del oficio manifestado en el territorio.

El presente informe se compone de cinco capítulos, en los que se abordan elementos de contexto, caracterización, descripción, análisis y problematización, además de Ficha de Registro del elemento y Ficha de cultores individuales. El contenido se desarrolla a partir de entrevistas transcritas, notas de campo, registro fotográfico y datos espaciales georreferenciados, visualizados en mapas que articulan información primaria y secundaria, según el orden que indica la “Estructura de Investigaciones Participativas de Elementos de Patrimonio Cultural Inmaterial”, del Departamento de Patrimonio Cultural Inmaterial.

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Imagen 1: Tripulantes de embarcación de madera en Chiloé. 1954-1955. Sergio Larraín. Agencia Magnum Photos.

1.1 ANTECEDENTES

De amplia y reconocida trayectoria, la carpintería de ribera que se desarrolla en la Región de Los Lagos cuenta con referencias y vigencia en los territorios del sur austral del país. Tanto en la Región de Aysén como de Magallanes¹, existen carpinteros de ribera cuyos saberes remiten a familiares que migraron desde Chiloé hacia Guaitecas, Islas Huichas, Puerto Chacabuco incluso Magallanes, que construían embarcaciones de madera consideradas -actualmente- tradicionales². Si bien, una característica del elemento es su adaptabilidad al paisaje y entorno socioeconómico y con ello, la incorporación de tecnologías según exigencias del contexto, la dinámica histórica del oficio puede ser apreciada en la variedad de la arquitectura naval que conocemos. Entre las embarcaciones menos comunes en el espacio marítimo y litoral de la región son aquellas a propulsión a vela como la Lancha Chilota, la Chalupa y Chalupón a Vela.

¹ Toda vez que se hace mención a Magallanes en el presente documento, se hace referencia a la Región de Magallanes y de la Antártica chilena. La abreviación la hacemos para facilitar el desarrollo de contenidos y escritura. Toda mención a sectores, ciudades o localidades de esta región se hace de forma específica.

² Investigación participativa sobre Carpintería de Ribera en la Región de Magallanes (2019) y Actualización de investigación participativa sobre Carpintería de Ribera en la Región de Aysén (2019).

También, dada la incorporación del motor, son escasos el Bote y Chalupa a Remo. Por el contrario, un conjunto de embarcaciones de propulsión a motor, se encuentran habitualmente en el paisaje actual, entre ellas: Lancha de Pasajeros, Barcaza de madera, Lanchas de Pesca y Bote a motor. Luco y Troncoso (2019), señalan que actualmente, en el sur de Chile, se utilizan naves de maderas para diferentes funciones, entre las que se pueden mencionar: 1. Pesca Artesanal, 2. Transporte de pasajeros, 3. Transporte de carga, 4. Actividades Recreacionales. Los sistemas de propulsión que utilizan pueden ser de los siguientes tipos:

1. Sistema de propulsión térmico/mecánico interior, compuesto por un motor a combustión, una caja reductora, una línea de eje, una hélice y un timón.
2. Sistema de propulsión térmico/mecánico fuera de borda, compuesto por una unidad que integra un motor a combustión, una caja reductora y una hélice/timón.
3. Sistema de propulsión a vela, compuesta por velas, herrajes de maniobra y un timón.

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Imagen 2: De Chiloé a Puerto Montt. 1954 - 1955. Sergio Larraín. Agencia Magnum Photos.

Sistemas de propulsión accionados por personas, compuesto por remos, bancas para los remeros y chumaceras. Según los mismos autores, las naves construidas en madera pueden operar en las zonas marítimas del océano pacífico, mar interior de Chiloé, canales australes, lagos cordilleranos y ríos: “Son principalmente diseñadas con una sección maestra de forma redondeada, además se busca obtener formas suaves en el casco, finas en la proa para disminuir la resistencia al avance, aumentando el volumen en el cuerpo central, para aumentar la capacidad de carga, las que se cierran en la popa buscando disminuir el desprendimiento de flujo de agua, que se dirige al timón y/o hélice” (Luco y Troncoso, 2019).

De ellas, las más comunes en el paisaje regional son las Lanchas de Pesca y Bote a Motor, cuyos perfiles los presentamos a continuación:

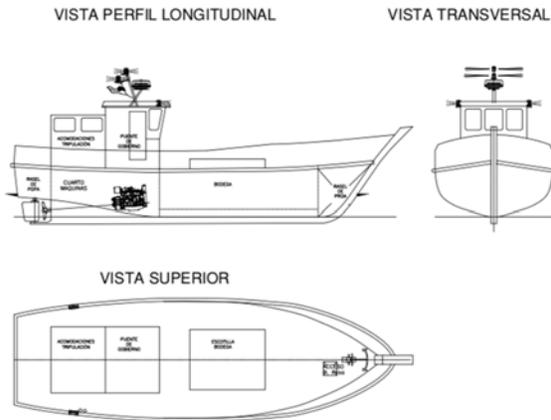


Imagen 3: Lancha de Pesca.



Imagen 4: Lancha de Pesca de Cerco.

Imagen 5: Perfil de Bote a Motor.

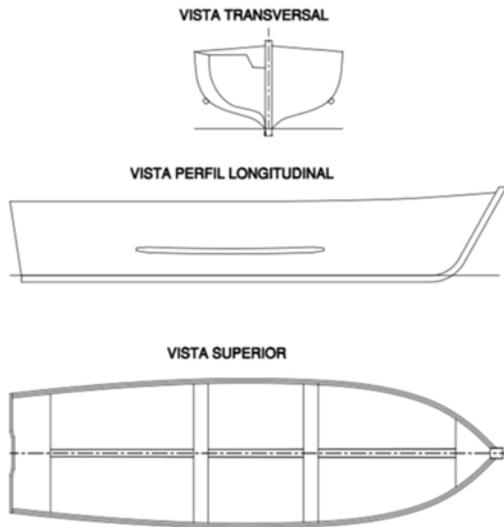
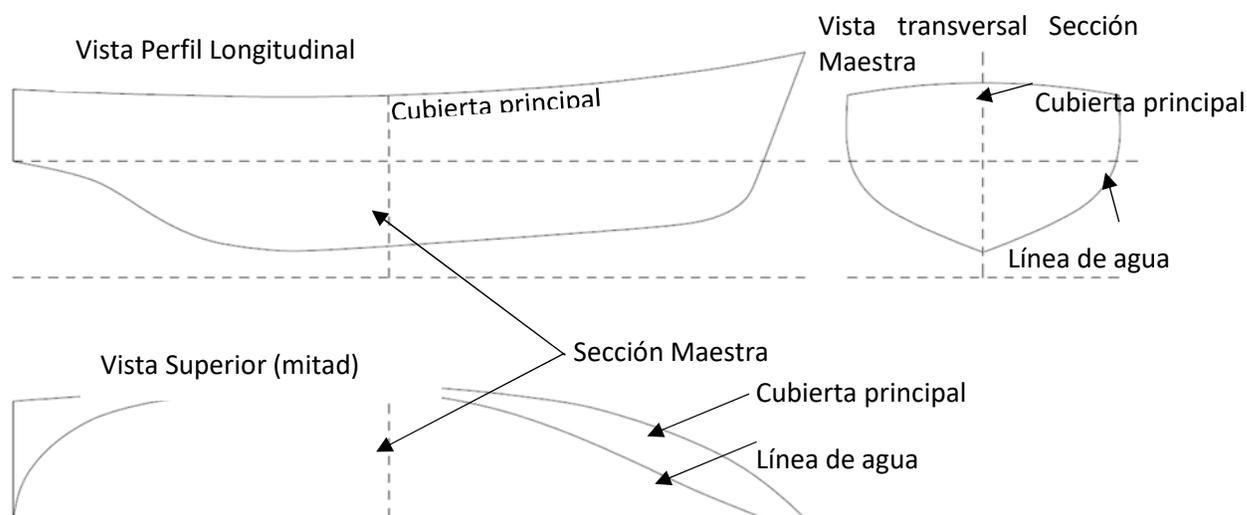


Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Imagen 6: Luis Soto, Cheñue – Hualaihué Puerto.

La cubierta principal es diseñada con curvaturas suaves en todas las direcciones, para facilitar el desalojo del agua y pretensar los elementos estructurales aumentando la resistencia estructural de las piezas de madera, ante cargas externas. Estas formas se obtienen naturalmente curvando la madera, aplicándole temperatura y adaptándola a la forma de las matrices o plantillas con las cuales se construye la nave” (Luco y Contreras, 2019:7).

Imagen 7: Vistas formas generales del casco de una nave. [Fuente: Luco y Contreras (2019, p.8)]



Mientras que la construcción artesanal de embarcaciones ha sido una manifestación presente en el extenso litoral chileno, el desarrollo especialmente significativo en Chiloé se asocia a las condiciones idóneas que el mar interior ofrece para el trabajo en bordemar, así como también para la navegación con fines productivos y de conectividad, con antecedentes de larga data.

Las condiciones insulares y de archipiélago, junto con la escasez de rutas terrestres, se corresponde con la implementación de un sistema de navegación intensivo en el borde costero de la Región de Los Lagos -y hacia el sur- relevante también en las expediciones marinas recurrentes en la primera mitad del siglo XIX que estuvieron apoyadas en los conocimientos de navegación, rutas, mareas y también embarcaciones (Lira, 2016, Urbina 2016, Harambour, 2019).

En clave patrimonial, la carpintería de ribera ha sido abordada en los últimos años como parte del quehacer del Departamento de Patrimonio Cultural del Servicio Nacional del Patrimonio, otrora Consejo de la Cultura y las Artes, organismo que ha impulsado documentaciones en el marco del ingreso de esta expresión al Proceso de Salvaguardia de Patrimonio Cultural Inmaterial.

Según los antecedentes disponibles, cabe señalar que en la Región de Los Lagos -en el año 2014- se llevó a cabo un proceso de postulación a cultores de carpintería de ribera de Hualaihué como Tesoro Humano Vivo, ocasión en la que José Percio Mautor (Pepe Mautor), José Artemio Soto y Carlos Roberto Vargas (Fallecido) fueron cultores reconocidos. Luego se avanzó con el desarrollo de una investigación realizada por Marco Tamayo en el 2015, en el marco del Expediente para inscribir esta expresión al Registro de Patrimonio Cultural Inmaterial en el año 2017.

En tal documentación se da cuenta georreferenciada de 41 cultores en la Región de Los Lagos: 25 cultores en la comuna de Hualaihue, 14 en Quellón y 2 en Dalcahue³. Se reconstruyen las etapas constructivas (consideradas en el presente informe), materialidades, tipología de embarcaciones y herramientas. Además, se presenta información sobre los espacios de trabajo de los cultores visitados y problemáticas asociadas al elemento, información relevante que ha orientado y dialogado con la actualización de la investigación participativa realizada. Así mismo, se presentan antecedentes sobre las tecnologías de navegación prehispánica presentes en el territorio marítimo del sur, según fuentes históricas, arqueológicas y antropológicas, identificando y caracterizando a embarcaciones locales como Dalca y Wampo, utilizadas por los pueblos originarios Chono y Williche respectivamente, que fueron utilizadas por españoles en períodos de conquista y colonia⁴.

Pese a que no existe consenso sobre la estricta relación entre las embarcaciones prehispánicas y la arquitectura naval desarrollada posteriormente en el área, se encuentran referencias en documentos históricos que informan de la utilización robustecida de estas embarcaciones en el sur⁵, aunque también del total reemplazo durante la segunda mitad del s.XIX, por modelos constructivos con “patrón mediterráneo basado en el sistema de cuadernas entabladas en una armazón sobre una quilla, con gran capacidad de carga y con cubierta” (Strabucchi, 2016 p.267).

1.2 OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Identificar y caracterizar el elemento Carpintería de Ribera en la Región de Los Lagos desde la perspectiva de sus cultores, relevando elementos que permitan su comprensión y reconocimiento de singularidades, en su diversidad y complejidad, en el marco del Proceso de Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial en Chile.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Documentar el desarrollo de la carpintería de ribera en la Región de Los Lagos, identificando dinámicas geográficas y socioculturales, especialmente en áreas litorales.
- Identificar a cultores o maestros de ribera explorando sus trayectorias en el desarrollo del oficio, modos de organización productiva y perspectivas de continuidad.
- Reconocer problemáticas en el ejercicio del oficio, identificando factores que afectan su práctica y factores que contribuyen a su proyección en el territorio regional.
- Promover la participación, análisis y reflexión en la comunidad cultora para el desarrollo de estrategias de salvaguardia en la perspectiva de mantener y proyectar estos saberes en el tiempo.

³ Aunque también se señala un total de 62 cultores visitados (2015, p. 74) y se presenta un listado de 65 con datos de contacto (2015, p.76-78)

⁴ Tamayo, M. 2015 – Expediente Carpintería de Ribera Chilota. Consejo Regional de la Cultura y las Artes, Los Lagos. Unidad de Patrimonio.

⁵ Existen registros sobre la intervención a una *dalka* con cuadernas y clavos en expediciones realizadas en 1787 en el área de Chiloé y Guaitecas, por José de Moraleda, como una forma de robustecer las capacidades para la carga en el marco de expediciones geográficas hacia el archipiélago de Chonos (Lira, 2016, p. 102).

1.4 METODOLOGÍA DE TRABAJO

El desarrollo del estudio priorizó un abordaje metodológico cualitativo basado en trabajo de campo desde un enfoque etnográfico. Se aplicaron entrevistas con distinto grado de estructuración según interés y disponibilidad de los cultores contactados, en su mayoría: maestros de ribera, cuyos conocimientos y experiencias fueron guiando progresivamente la consulta sobre contenidos y particularidades, otorgando aperturas para comprender los modos en que sus saberes fueron adquiridos, apropiados y adaptados por ellos, junto con intentar reconocer sus perspectivas y opiniones sobre la continuidad de esta práctica.

A nivel teórico el énfasis estuvo puesto en las condiciones y el contexto. Nos pareció fundamental adaptar un enfoque que nos acerque a las *condiciones de posibilidad* de la carpintería de ribera en los diversos territorios de la región, y a los procesos de trabajo, entendidos como fundamentos que constituyen lugar y contexto de transmisión, permitiendo representaciones y técnica en tanto *epistemología del saber*.

1.4.1 DIMENSIÓN ÉTICA: PARTICIPACIÓN Y CONSENTIMIENTOS INFORMADOS

En los territorios contemplados se tuvo en cuenta la necesidad de iniciar el abordaje de los cultores de manera individual, proyectando según expreso interés, la realización de una jornada grupal en un segundo momento, con el fin de generar espacios para la construcción colectiva de contenidos y la validación de resultados preliminares, los que pudieron ser concretados en Hualaihué y Calbuco. De esta manera, el trabajo en terreno se centró en el contacto individual realizando entrevistas en profundidad y llevando a cabo un protocolo de consentimiento informado. Se trató de un procedimiento ineludible que es exigible en cualquier aproximación investigativa en la que se solicita la participación de personas y comunidades, y que, por cierto, forma parte del Código de Ética que orienta el quehacer antropológico y el de investigaciones afines⁶. El establecimiento de estos consentimientos informados estuvo guiado por el carácter participativo de la investigación, que buscó generar momentos de encuentro entre cultores que estuvieran disponibles, en la perspectiva de promover la participación de cada uno de ellos en las diversas etapas del proceso de salvaguardia -al menos de manera individual- mientras se avanza hacia en otras alternativas.

1.4.2 TÉCNICAS Y HERRAMIENTAS DE LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN

Como fuera señalado, la aproximación metodológica ha sido predominantemente cualitativa, dando protagonismo a la producción de contenidos en terreno, los cuales se articulan con información territorial aportada desde fuentes secundarias, considerando la producción de textos y cartografía para dar cuenta de modo integral, de la perspectiva de los cultores, así como de su relación con la información disponible sobre la región y las localidades abordadas.

Siguiendo los lineamientos del Servicio Nacional de Patrimonio Cultural, la Investigación Participativa desarrollada se abordó como un proceso de producción de contenidos que involucró de manera activa a los cultores en el territorio.

⁶ En este sentido, uno de los instrumentos más conocidos y adscritos es el “Código de Ética” de la Asociación Antropológica Americana (AAA) aprobado en junio de 1998, actualizado en la “Declaración sobre Aspectos éticos” del año 2012, donde se explicita la necesidad de contar con consentimientos informados antes de iniciar cualquier indagación. Ver <http://ethics.americananthro.org/category/statement/>

En resumen, en la Región de Los Lagos, la metodología para el diseño ha considerado:

- **Problematización de antecedentes del elemento PCI:**
Revisión de investigación participativa y registros previos, disponibles en Departamento de Patrimonio Cultural Inmaterial del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural: Informe “Expediente de Postulación a Inventario del PCI de Chile del elemento Carpintería de Ribera Chilota” (Tamayo, M. 2015).
También ha considerado la revisión bibliográfica de otras publicaciones en el tema junto con la exploración de fotografías, base de datos cartográficas sobre especies forestales, ubicación de aserraderos, caletas, rutas marítimas y terrestres.
- **Realización de entrevistas:**
A partir de contactos informados por el Departamento Regional de Patrimonio Cultural Inmaterial, se establecieron contactos con carpinteros de ribera vigentes en el territorio regional, estableciendo priorizaciones según cobertura. Por otro lado, a partir de prospecciones de paisaje se identificó y contactó a otros cultores de los que no se tenía referencia, hasta el momento.
Se realizaron entrevistas en profundidad según disponibilidad de los cultores. En los casos en que no manifestaron ánimo de formar parte del estudio, pero a la vez, querían estar considerados, se optó por realizar pequeños registros que, sin duda, han contribuido a enriquecer la información regional en su conjunto.

Tabla 1: Pauta de Entrevista en Profundidad.

EJES TEMÁTICOS	DIMENSIONES	ORIENTACIONES
Procesos y mecanismos de transmisión cultural	Vínculo personal	Introducir a partir de la relación que tiene el o la entrevistada con la práctica, considerando: <ul style="list-style-type: none"> • Origen, edad y tiempo de ejercicio. • Rol vigente. • Inicio en la práctica: motivaciones, valoraciones y proceso de aprendizaje.
	Relaciones y dinámicas internas	Idealmente en directa relación con el relato sobre el inicio de los aprendizajes por parte del entrevistado, indagar en las relaciones asociadas a la transmisión de la práctica. (Importante: pesquisar datos que permitan realizar luego un diagrama de transmisión). Considerar: <ul style="list-style-type: none"> • Identificación de roles sociales o familiares relacionados con la práctica. • Eventuales roles asociados al género, tradicionales y no tradicionales, y el valor que se les asigna. • Eventuales roles etarios, atendiendo al ciclo vital⁷ y el valor social que se les asigna. • Tipos de relaciones y redes (familiares, comunitarias, otras). • Relaciones con cultores/as de otros territorios (a nivel nacional e internacional), considerando aquí la transmisión de tradiciones desde otros territorios, atendiendo a una mirada temporal y a los flujos entre regiones. • Cambios significativos de estos roles y relaciones en el tiempo, identificando valoraciones asociadas.
	Espacios y tiempos para la transmisión	Instar a identificar y describir los espacios físicos y los momentos en que se realiza la transmisión y aprendizajes relacionados con la práctica, considerando lugares y tiempos de la vida cotidiana, ritual, festiva, laboral u otros.

⁷ Se deja abierta la caracterización a la perspectiva de los mismos entrevistados, considerando categorías amplias como “niñez”, “infancia”, “juventud”, “adulthood”, “vejez” u otras posibles.

	Mecanismos para la transmisión	Preguntar por las modalidades más frecuentes de transmisión, teniendo en cuenta prácticas de observación, oralidad, escritura, maestría artesanal, entre otras posibles.
Paisaje y materialidad	Ciclos de producción	<p>Instar a describir el flujo productivo, utilizando cartografía de apoyo para identificar y registrar espacios y movimientos relevantes, teniendo en cuenta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El flujo productivo según ciclos de la tierra o ciclo anual trabajo, incluyendo: <ul style="list-style-type: none"> ○ Búsqueda, extracción o compra de materias primas ○ Preparación de materiales, elaboración de productos y tratamiento de desechos y residuos (incluyendo espacios de depósito tales como los “cementeros de lancha”). ○ Distribución, incluyendo: principales espacios utilizados, modalidad (comercialización, trueque, etc.), destinatarios y usos, rentabilidad (en términos generales, desde la perspectiva de los entrevistados). • A partir de la descripción del proceso, identificar etapas, indagando en fechas relevantes, instancias de intercambios sociales o festividades, rituales, etc. Para cada caso precisar dónde y cuándo suceden (Nota: probablemente conecte con la síntesis propuesta hacia el final de la pauta: dimensiones simbólicas).
	Paisaje	<p>Relacionar el proceso descrito con el entorno local, regional y, eventualmente interregional-nacional e internacional, atendiendo a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Espacios naturales y especies de relevancia para la continuidad del flujo de producción. • Actores locales-regionales-nacionales-internacionales relevantes para la continuidad del flujo de producción (Nota: abordar aquí eventuales relaciones de complementariedad y competencia). • Normativas públicas y articulaciones institucionales relevantes para la continuidad del flujo de producción.
	Materialidad	<p>Profundizar en aspectos materiales relacionados con la práctica, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Materias primas o insumos, identificando fuentes, medios de transporte y eventuales restricciones en el acceso. • Objetos de trabajo: instrumentos y herramientas asociadas. • Productos. • Técnicas
Singularidad y dimensión simbólica	Singularidad	Entendiendo que probablemente se ha comentado a lo largo de la entrevista, realizar una síntesis y profundizar en las características distintivas de los cultores/as y la práctica desde la perspectiva del entrevistado, incluyendo valoraciones.
	Aspectos simbólicos	De la misma manera (también prevemos que puede haber sido comentado), sintetizar y profundizar en aspectos de cosmovisión, iconografía, saberes y valoraciones colectivas asociadas a la práctica.
Problematización	Continuidad	Por último, indagar en dificultades y problemas relacionados con la continuidad de la práctica, identificando su relación con las dimensiones ya comentadas (flujo productivo y condiciones de trabajo y salud laboral, conectividad, acceso a recursos, rentabilidad, competencia con otros actores y restricciones normativas, entre otros posibles).

- Encuentros Participativos con la Comunidad Cultural:

Se realizaron jornadas de visibilización, actualización y análisis de factores de riesgo, amenaza y protectores, con el conjunto de cultores y cultoras que manifestaron interés de trabajo en conjunto. En la región se desarrollaron encuentros en Hualaihué y Calbuco para relevar información. Posteriormente, se organizaron encuentros de validación en los mismos sectores además de Quellón.

Tabla 2: Pauta de conversación encuentro grupal.

EJES TEMÁTICOS	DIMENSIONES	ORIENTACIONES
Singularidad del elemento y Comunidad de cultores.	Comunidad de cultores	de Favorecer el diálogo en torno a la identificación de la comunidad regional cultora a través de la identificación de pares, describiendo funciones y trayectoria, en lo posible.
	Singularidad del elemento	de Orientar el diálogo reconociendo horizontes de consenso y disenso sobre características distintivas del elemento PCI, identificando atributos, usos y referencias. Explorando posibles diferencias territoriales.
Ciclo de producción y flujo de materiales	Reconocimiento de Ciclo productivo.	de Identificar lugares y redes de abastecimiento de materiales para la producción de embarcaciones. Identificar lugares de producción y destino de éstas.
Diálogo para Salvaguardia.	Problematización	Identificación de problemáticas que inciden en la continuidad del elemento.
	Red de actores que involucran la práctica	Reconocer a actores claves según roles y funciones de los carpinteros de ribera, identificando vínculos relacionados al desarrollo del oficio.

1.4.3 BREVE DESCRIPCIÓN DEL PROCESO INVESTIGACIÓN

La investigación se centró -en un principio- en sólo algunas áreas que habían sido previamente identificadas con faltas de información, entre ellas, la zona sur de la comuna de Hualaihue y las comunas de Calbuco, Quellón y Quemchi. No obstante, con el fin de tener un panorama amplio y lo más completo posible de la magnitud de la práctica, optamos por intentar identificar la mayor cantidad de cultores y/o puntos geográficos de la carpintería de ribera. Cabe señalar que pese a ampliar la cobertura territorial, optamos por centrar capacidades en el área cultural de Chiloé, excluyendo a la Provincia de Osorno, aunque en el transcurso del trabajo recopilamos algunos antecedentes sobre esta área. Además del esfuerzo de barrido en todas las costas del mar interior de Chiloé, y también sobre la base de información previa aportada principalmente por Marco Tamayo⁸, se buscó identificar grupos de carpinteros de ribera dispuestos a dialogar colectivamente con el Departamento de Patrimonio Cultural, en miras a proyectar un trabajo sostenido en el tiempo, que incluya el diseño y ejecución de un plan de salvaguardia.

Una vez identificados los cultores y los puntos de mayor interés, el siguiente paso consistió en contactarlos, informarlos sobre los alcances del estudio, e invitarlos a ser parte de la investigación, a través de la aplicación de una entrevista, y a ser parte del registro en la plataforma SIGPA. La respuesta de los carpinteros de ribera contactados fue muy variada, pudiéndose identificar ciertas tendencias en cada territorio, cuestión que exponemos a continuación.

- **Calbuco y Carelmapu:** El territorio de Calbuco se perfilaba de alto interés, debido a la existencia del astillero de playa Caracolito en el sector periurbano de San Rafael. En este lugar trabaja un grupo de más de 10 carpinteros de ribera, en su mayoría familiares, los que continúan una tradición constructiva iniciada en el lugar por un antiguo constructor o más bien empresario llamado Sixto Proschle, quien se había instalado en el sector, y había buscado a diferentes maestros tanto de la misma zona de Calbuco, como de la costa de

⁸ Quien además de desempeñarse en el momento, como encargado del departamento de PCI en la región, ha desarrollado investigaciones previas sobre carpintería de ribera, en parte plasmado en el libro “Las Vetas de un Saber Mestizo”.

Hualaihue. Así fue como llegó a Calbuco Víctor Almonacid, oriundo del sector de Mañihueico en la comuna de Hualaihue. Detrás de Víctor fueron llegando sus hijos, cinco de los cuales hoy continúan trabajando aquí, junto a hijos, cuñados y sobrinos, muy cerca de donde estuvo el astillero de “Chito” Proschle, el que dejó de funcionar cuando éste enfermó y posteriormente falleció, alrededor del año 2011.

En general, los carpinteros de ribera que trabajan en el astillero de playa Caracolito se encuentran bien dispuestos a proyectar un trabajo en diálogo con el Departamento de Patrimonio Cultural Inmaterial. Por lo mismo, se mostraron en general, dispuestos a ser entrevistados y a ser parte del registro SIGPA.

El resto de los cultores identificados en la comuna de Calbuco, y dos en la localidad de Carelmapu, comuna de Maullín, accedieron a ser entrevistados, aunque algunos de ellos con escaso interés, lo que se expresó en otorgar poco tiempo para ser entrevistados. Sin embargo, a través de las 18 entrevistas realizadas, y dos actividades grupales, logramos tener una imagen bastante completa de las principales dinámicas de esta actividad.

Cabe señalar que dos de los carpinteros de ribera de la comuna de Calbuco que ya contaban con ficha SIGPA (Adrián Zúñiga y Juan Mancilla), no fueron identificados en terreno, ni tampoco fueron mencionados por sus pares en los talleres participativos. Sólo Érico Vargas fue contactado y entrevistado, aunque con una entrevista muy breve.

- **Hualaihue:** La comuna de Hualaihue es reconocida como cuna de carpinteros de ribera, asociados al amplio desarrollo de la navegación en lanchas veleras, tradición viva que sólo empezó a decaer en la década de 1980. En el libro “Las Vetas de un Saber Mestizo” (Tamayo 2011), el autor aborda principalmente los sectores de Mañihueico, La Poza y Quildaco, correspondientes a la costa norte de esta comuna. Por este motivo, se hacía necesaria una investigación más exhaustiva en el área sur de la comuna.

En esta comuna fueron identificados, preliminarmente, unos 30 carpinteros de ribera. En la etapa del contacto inicial, algunos de ellos no accedieron a ser parte de este trabajo, mientras que otros aceptaron, aunque con cierto desinterés y desconfianza. Luego, a la hora de concretar la entrevista, varios de los que habían inicialmente accedido, desistieron de participar, ya sea explícitamente o poniendo dificultades a la entrevista.

En vista de esta poca disposición generalizada en la comuna, optamos por entrevistar extensamente sólo a algunos de los carpinteros de ribera, mientras que al resto se le aplicaron entrevistas más breves abordando sólo aspectos clave para afinar el diagnóstico y, por ende, el futuro plan de salvaguardia.

Cabe señalar aquí que, no obstante, muchas entrevistas fueron de corta duración, una gran cantidad de información de contexto había sido recogida con anterioridad por el investigador, en el marco de un proyecto de investigación sobre trayectorias de poblamiento y rutas de navegación en el mar interior de Chiloé⁹, por lo que ciertas preguntas dentro de la entrevista etnográfica iban enfocadas a corroborar -o a encontrar puntos de quiebre con- los hallazgos anteriores. Dentro de esta información previamente recogida, se encuentran los tópicos sobre las rutas de navegación, tipos de embarcaciones y cambios en el tiempo, tipos de mercancías, tipos de faenas extractivas, etc., tanto en el territorio de Hualaihue como en otras áreas insulares y continentales con características de aislamiento, como la península de Huequi, y la costa de la comuna de Chaitén, y los grupos insulares de Butachauques, Desertoires, Quinchao, y el sur de Chiloé.

⁹ Proyecto FONDECYT 1121204 “Geoantropología de los Imaginarios del Mar Interior de Chiloé” (Ther 2012).

- **Castro y Dalcahue:** Las localidades de San Juan (comuna de Dalcahue), Curahue, y Nercón (comuna de Castro), también son reconocidas por sus carpinteros de ribera, los cultores de esta zona ya tenían una fama de no ser proclives a entrevistas o a participar en instancias convocadas desde organismos públicos. Así, en una visita a la localidad de Curahue, nos enteramos de la existencia de una agrupación de carpinteros de ribera formada recientemente. Con ocasión de una de sus reuniones regulares, presentamos los objetivos de la investigación, pero finalmente declinaron participar. La agrupación está conformada por carpinteros de ribera de todas estas localidades, y según su presidente también habría participantes de la comuna de Quellón, cosa que no pudo ser corroborada.
- **Ancud:** Aunque los carpinteros de ribera de la comuna de Ancud tuvieron buena disposición para ser entrevistados, la carpintería de ribera en la comuna parece decaída, luego que uno de los principales referentes de esta actividad, Francisco Bahamonde, falleciera repentinamente hace algunos años, mientras que Pedro Soto, otro referente local, se encuentra trabajando en un astillero de Nercón, Castro.
- **Quellón:** En esta comuna los carpinteros de ribera se encuentran más activos, en general. Los carpinteros de ribera de la comuna de Quellón se habían organizado hace 4 años, sin embargo, su agrupación estaba sin inactividad. No obstante, con ocasión de una actividad participativa en el marco de esta investigación, el grupo se reactivó, mostrándose dispuesto a seguir trabajando en conjunto con el Departamento de Patrimonio Cultural Inmaterial.

Paralelamente a la etapa de entrevistas, se realizaron talleres de cartografía participativa en dos localidades de la comuna de Hualaihue, y en la ciudad de Calbuco. En estos talleres se corroboraron las percepciones sobre problemas y necesidades de los carpinteros de ribera, así como también se levantó información valiosa sobre la dimensión espacial de la actividad.

Tabla 3: Actividades de investigación realizadas.

TIPO DE ACTIVIDAD	NOMBRE DE LA ACTIVIDAD	FECHA	LUGAR
Reunión con equipo región Patrimonio Cultural Inmate.	Reunión con Marco Tamayo y Marcela González	15-11-18	Puerto Montt
Otro	Taller de equipo	16-11-18	Valdivia
Entrevista individual	Entrevista a José Nicanor Vera	20-11-18	Queilen
Cartografía participativa	Identificación de Carpinteros Isla Apiao	22-11-18	Isla Apiao, comuna Quinchao.
Entrevista individual	Entrevista a Ramiro Millalonco	23-11-18	Isla Apiao, comuna Quinchao.
Otro	Prospección Isla Butachauques	29-11-18	Isla Butachauques
Entrevista individual	Entrevista a César Bahamonde	03-12-18	Rauco, Comuna de Chonchi
Entrevista individual	Entrevista a Segundo Arturo Vargas	05-12-18	Puerto Montt
Entrevista individual	Entrevista a Luis Arcadio Zúñiga	05-12-18	Puerto Montt
Reunión con un cultor	Reunión con Héctor Villarroel	05-12-18	Puerto Montt
Reunión con más de un cultor	Visita a Carpinteros de Ribera comuna de Calbuco	06-12-18	Calbuco
Entrevista individual	Entrevista a Érico Vargas	04-01-19	Isla Quihua, Calbuco
Entrevista individual	Entrevista a José Marín	04-01-19	Llaco Bajo, Calbuco
Entrevista individual	Entrevista a Gabriel Almonacid	04-01-19	San Rafael, Calbuco
Entrevista individual	Entrevista a Guillermo Almonacid	05-01-19	San Rafael, Calbuco

Entrevista individual	Entrevista a Miguel Almonacid	05-01-19	San Rafael, Calbuco
Entrevista individual	Entrevista a Sergio Almonacid	05-01-19	San Rafael, Calbuco
Entrevista individual	Entrevista a Pablo Zúñiga	05-01-19	San Rafael, Calbuco
Entrevista individual	Entrevista a Sebastián Huirimilla	05-01-19	San Rafael, Calbuco
Entrevista individual	Entrevista a Estanislao Zúñiga	28-01-19	El Rosario, Calbuco
Encuentro de cultores/as	Taller con Cultores de la comuna de Calbuco	29-01-19	Calbuco, centro cultural
Entrevista grupal	Entrevista a Jóvenes de Astillero Caracolito (aprendices)	29-01-19	San Rafael, Calbuco
Entrevista individual	José Hugo Almonacid	29-01-19	San Rafael, Calbuco
Entrevista individual	Entrevista a Rodolfo Uribe	29-01-19	El Rosario, Calbuco
Entrevista individual	Entrevista a José Miguel Almonacid	30-01-19	El Rosario, Calbuco
Entrevista individual	Luis Almonacid	30-01-19	El Rosario, Calbuco
Entrevista individual	Entrevista a Víctor Segundo Almonacid	30-01-19	San Rafael, Calbuco
Entrevista individual	Entrevista a Luis Alberto Guanel	30-01-19	San Rafael, Calbuco
Entrevista individual	José Santiago Oyarzo	30-01-19	San Rafael, Calbuco
Entrevista individual	Manuel Vargas Almonacid	13-02-19	Ancud, Pudeto
Entrevista individual	José Francisco Guineo	13-02-19	Ancud, Pudeto
Entrevista individual	Luis Cárdenas	13-02-19	Ancud, Pudeto
Entrevista individual	Rodrigo Paidanca	14-02-19	Ancud, Pudeto
Entrevista individual	Juan Guerrero	14-02-19	Ancud, Pudeto
Entrevista individual	Entrevista a José Gastón Uribe	19-02-19	Pichicolo, Hualaihue
Reunión c/más de un cultor	Visita a Cultores de la comuna de Hualaihue	19-02-19	Comuna de Hualaihue
Reunión c/más de un cultor	Visita a Cultores de la comuna de Hualaihue	20-02-19	Comuna de Hualaihue
Entrevista individual	Entrevista a Elson González	13-03-19	Castro
Entrevista individual	Entrevista a Ricardo Vargas	03-04-19	La Poza, Hualaihue
Entrevista individual	Entrevista a Jaime Gallardo	03-04-19	Mañihueico, Hualaihue
Entrevista individual	Entrevista a Marcelo Hauffmann	04-04-19	La Poza, Hualaihue
Entrevista individual	Entrevista a Benigno Marín	04-04-19	Punta Huron, Hualaihue
Entrevista individual	Entrevista a Eliazar Ojeda	04-04-19	Tentelhue, Hualaihue
Entrevista individual	Robinson Oyarzo	04-04-19	La Poza, Hualaihue
Entrevista individual	Entrevista a Orlando Soto	04-04-19	Cheñue, Hualaihue
Entrevista individual	Entrevista a Luis Soto (padre de Luis)	04-04-19	Cheñue, Hualaihue
Entrevista individual	Entrevista a José Rafael Uribe	05-04-19	Quildaco
Entrevista individual	Héctor Uribe Oyarzo	05-04-19	Quildaco
Entrevista individual	Entrevista a Juan Faúndez	05-04-19	Punta Poe, Hualaihue
Entrevista individual	Entrevista a Nelson Asenjo	05-04-19	Hornopiren
Entrevista individual	Entrevista a Guido González	05-04-19	Hornopiren
Entrevista individual	Entrevista a Juan Ángel Ruiz	05-04-19	Hualaihue Estero

1.4.4 VALIDACIÓN

En la última etapa del estudio, se realizaron tres talleres de validación de los resultados del estudio, donde también se levantó información para el diseño del Plan de Salvaguardia. Como resultado de todo el proceso, las áreas de Hualaihue, Calbuco y Quellón resultaron fortalecidas en disposición para la proyección de acciones colectivas de los carpinteros de ribera, ya que en Hualaihue, a pesar de una baja participación en estas instancias, se activó un pequeño grupo de cultores que manifestaron disposición de participar en el proceso de salvaguardia en curso. Asimismo, en las otras comunas, los carpinteros de ribera también que están interesados en los resultados de esta investigación y en un futuro Plan de Salvaguardia. Los contenidos a tratados en la etapa de validación tuvieron relación con miradas globales del *elemento*, aunque también con contenidos centrados en los territorios relacionados al quehacer de cada uno.

Tabla 4:Tabla de Contenidos Carpintería de Ribera para validación.

Dimensión	Contenidos	Contenidos para revisar y validar.
Singularidad del oficio en Carpintería de Ribera	Concepto de cultor.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Trayectoria. <ul style="list-style-type: none"> - Tiempo de dedicación al trabajo en CDR. - Cantidad de embarcaciones producidas. 2. Técnica y versatilidad. <ul style="list-style-type: none"> - Tipos de embarcaciones que se construyen. - Tipos de materiales y herramientas utilizadas. - Tipos de trabajo realizados: Construcción, reparación y/o mantenimiento. 3. Transmisión y Aprendizaje. <ul style="list-style-type: none"> - Enseñanza/Aprendizaje por transmisión directa. - Enseñanza/aprendizaje no formal. - ¿Otro tipo? 4. Valoraciones. <ul style="list-style-type: none"> - Valoración de vocación y talento. - Motivación y/o disposiciones personales para la ejecución de la labor. 5. Denominación del oficio. <ul style="list-style-type: none"> - Formas tradicionales y locales de nombrar del elemento. 6. Variable género. <ul style="list-style-type: none"> - Explorar posibles restricciones relativas al género en el oficio.
	Concepto de Carpintería de ribera.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Materialidad: <ul style="list-style-type: none"> - Exclusividad de la madera (frente a otros materiales, como la fibra). 2. Técnicas: <ul style="list-style-type: none"> - Tipos de embarcaciones, usos y utilización. 3. Carpintería de Ribera y Territorio: <ul style="list-style-type: none"> - Eventuales características de las embarcaciones construidas en la zona. - Relación entre conocimientos y las prácticas (<i>deben ir unidos, si no, cómo se da esa situación</i>). 4. Denominación del oficio: <ul style="list-style-type: none"> - Formas tradicionales y locales de nombrar al elemento.

Problematización	Factores de riesgo, amenaza y protectores	<p>Recapitulación de principales problemáticas identificadas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Uso de borde costero para trabajar. <ul style="list-style-type: none"> - Disposición de borde costero para la instalación de galpones o astilleros. 2. Instalaciones adecuadas para el trabajo en CDR. <ul style="list-style-type: none"> - Visualización de requerimientos específicos por territorio. 3. Acceso a maderas de calidad. <ul style="list-style-type: none"> - Restricción de acceso a maderas tradicionalmente utilizadas. - Falta de apoyo para planes de manejo y/o convenios de acceso exclusivo para CDR a maderas de calidad, dependiendo del caso. 4. Apoyo de instancias estatales: <ul style="list-style-type: none"> - Escaso apoyo estatal para la adquisición de insumos, herramientas e infraestructura acorde a las necesidades actuales de la carpintería de ribera. - Inexistente política pública que otorgue apoyo a los CDR en ámbitos de seguridad social u otros. 5. Transmisión del oficio: <ul style="list-style-type: none"> - Escasa transmisión del oficio a generaciones más jóvenes por migración motivada por educación o laboral, inestabilidad económica del oficio o desinterés. 6. Proyecto económico y productivo: <ul style="list-style-type: none"> - Dependencia laboral y productiva de otras industrias, especialmente de la pesca. - Falta de alternativas para el desarrollo de inversión hacia el logro de un espacio de trabajo estable y competitivo. 7. Cuidados de salud: <ul style="list-style-type: none"> - Protección y cobertura de enfermedades asociadas al oficio, y/o accidentes.
------------------	---	--

Tabla 5: Actividades de Validación en la región.

TIPO DE ACTIVIDAD	NOMBRE DE LA ACTIVIDAD	FECHA	LUGAR
Encuentro de cultores/as	Taller de validación y plan de salvaguardia en Calbuco	11-06-19	Calbuco - centro.
Encuentro de cultores/as	Taller de validación y plan de salvaguardia en Quellón	12-06-19	Quellón centro
Encuentro de cultores/as	Taller de validación y plan de salvaguarda en Hualaihue	14-06-19	La Poza, Hualaihue

1.4.5 TÉCNICAS Y HERRAMIENTAS DE ANÁLISIS DE INFORMACIÓN

El procesamiento de la información se ha realizado en apego al abordaje cualitativo desarrollado, extractando de las entrevistas, observación directa y trabajo de campo en su globalidad, información para el conjunto de variables en torno a las que se diseñó la investigación respondiendo al estudio solicitado, no obstante, también fueron las entrevistas las principales fuentes de información para el levantamiento de información geoespacial y creación de cartografías.

Respecto del **análisis**, la información se organizó teniendo considerando los siguientes ejes estructuradores: i) Procesos y mecanismos de transmisión cultural; ii) Paisaje y materialidad; iii) Problemáticas y proyección de continuidad. No obstante, se ha procurado responder al desarrollo de contenidos para las nueve dimensiones solicitadas, incluyendo la producción de cartografía inédita sobre el elemento, en 13 mapas que dan cuenta de cada una de las dimensiones documentadas. El trabajo de análisis ha contado con transcripción integral de entrevistas y notas de campo, categorizadas en matrices analíticas, insumando el abordaje de los componentes del informe. Para la construcción de mapas, se crearon bases de datos -en la fase analítica- según campos definidos para el desarrollo de la cartografía, en planillas excel y archivos KMZ, según un glosario creado para cada matriz. La construcción de cada base de datos estuvo basada en las transcripciones de entrevistas y notas de campo, y fue realizado por junto a un equipo de apoyo técnico. Los mapas se presentan en Shapefile, database y en archivos de imagen JPG.

Cabe señalar que la cartografía participativa no fue desarrollada según lo esperado. Solo se logró una jornada en la comuna de Hualaihué (Ver Anexo). En la comuna de Quellón no hubo disponibilidad y en el sector de Caracolito - Calbuco, los cultores -pese a que cuentan con mayor trayectoria organizacional- fueron convocados a una actividad grupal pero lamentablemente no concretaron asistencia suficiente. La ubicación disgregada de cultores, su emplazamiento de trabajo en lugares de difícil acceso y la falta de asociatividad de la mayoría de ellos son factores que limitan las opciones para el desarrollo de actividades grupales, especialmente aquellas de carácter consultivo. En el documento anexo se presenta una descripción de la actividad realizada y la cartografía resultante, en Hualaihué.

1.5 EQUIPO DE TRABAJO

El equipo está compuesto por un equipo multidisciplinario de las áreas: Arqueología, Historia, Geografía, Ciencias Navales y Antropología. El profesional responsable del estudio en Los Lagos es el Antropólogo David Núñez, mientras que la coordinación general se encuentra en Valdivia, en la Dirección de Vinculación con el Medio de la Universidad Austral de Chile.

El equipo de coordinación y ejecución en terreno es conformado por profesionales de las Ciencias Sociales, quienes cumplen funciones de gestión y coordinación del convenio, ejecución de las actividades de terreno y elaboración de los informes relacionados, sumando en el caso de los profesionales al alero de la Universidad Austral de Chile, el desarrollo de los productos de extensión y diseño de programas de formación.

A continuación, el detalle de los integrantes y las etapas, productos e insumos relacionados con su participación.

Tabla 6. Equipo técnico y profesional participante de estudio.

INVESTIGACIÓN PARTICIPATIVA Y PLAN DE SALVAGUARDA	EQUIPO	ÁREA DISCIPLINARIA
INVESTIGACIÓN PARTICIPATIVA SOBRE CARPINTERÍA DE RIBERA DE MAGALLANES	DAVID NÚÑEZ MARCELA GONZÁLEZ RÍOS FRANCISCA POBLETE BENNER	ANTROPOLOGÍA
ANTECEDENTES GEOGRAFICOS Y CARTOGRAFÍA	PATRICIO CONTRERAS ALDO FARÍAS	GEOGRAFÍA ESPECIALISTA EN SISTEMAS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA Y CARTOGRAFÍA.

	BARTHÉLÉMY CHARRÉ	GEOGRAFÍA, ESPECIALISTA EN SISTEMAS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA
PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL	RODRIGO JARA	REALIZADOR AUDIOVISUAL.
PARTICIPACIÓN DE ESPECIALISTAS		
CARPINTERÍA DE RIBERA DESDE LAS CIENCIAS NAVALES.	RICHARD LUCO CLAUDIO TRONCOSO	INGENIERO NAVAL, FACULTAD DE INGENIERÍA UACH
EL LUGAR DE LA NAVEGACIÓN EN LOS PROCESOS HISTÓRICOS DE CHILE AUSTRAL.	ALBERTO HARAMBOUR	HISTORIADOR, INSTITUTO DE HISTORIA Y CIENCIAS SOCIALES, UACH
TRADICIONES PESQUERAS Y DE NAVEGACIÓN EN LA REGIÓN DE AYSÉN.	GONZALO SAAVEDRA	ANTROPÓLOGO, INSTITUTO DE ESTUDIOS ANTROPOLÓGICOS
GESTIÓN TÉCNICA E INSTITUCIONAL		
CONTRAPARTE INSTITUCIONAL	LEONOR ADÁN	ARQUEÓLOGA, DIRECCIÓN DE VINCULACIÓN CON EL MEDIO - UACH
COORDINACIÓN GENERAL	MARCELA GONZÁLEZ	ANTROPÓLOGA, UNIDAD DE ESTUDIOS Y AUDIENCIAS, D. VINCULACIÓN CON EL MEDIO - UACH.
ADMINISTRACIÓN FINANCIERA	KATHERINE BARRIGA FELIPE GONZÁLEZ	PROFESIONAL OFICINA DE GESTIÓN DE PROYECTOS INSTITUCIONALES – UACH.
APOYO GESTIÓN FINANCIERA	CARMEN GONZALEZ	SECRETARIA, DIRECCIÓN DE VINCULACIÓN CON EL MEDIO – UACH.
APOYOS TÉCNICOS		
TRANSCRIPCIÓN DE ENTREVISTAS	CARLA MELLA DANIELA FIGUEROA CLAUDIO YUNGE LUIS CARTES	INSTITUTO DE HISTORIA Y CIENCIAS SOCIALES, UACH.
BASE DE DATOS CARTOGRAFÍA	SAMUEL BUSTOS JAZMIN NUÑEZ	ESCUELA DE GEOGRAFÍA, UACH SOCIOLOGA
FICHAS SIGPA	CAROLINA BARRÍA VALENTINA JARA	ESTUDIANTE DE ANTROPOLOGÍA, UACH. ESTUDIANTE DE PEDAGOGÍA EN HISTORIA Y CIENCIAS SOCIALES.
ACTIVIDADES DE EXTENSIÓN	VÍCTOR GODOI ÁNGELA NAVARRETE VIVIANA PAREDES ANTOINE LEURIDAN	DIRECCIÓN DE VINCULACIÓN CON EL MEDIO. UACH. RELACIONES PÚBLICAS, UACH.

1.6 PLAZO DE EJECUCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

NOVIEMBRE 2018 – OCTUBRE 2019 (informe final a Julio 2020 y ajustes finales noviembre 2020).

2. CONTEXTO EN EL QUE SE DESARROLLA LA CARPINTERÍA DE RIBERA

2.1 CONTEXTO GEOFÍSICO

El espacio territorial documentado en este estudio se circunscribe al área que se conoce como el mar interior de Chiloé, de la Región de Los Lagos. Se incluye el área costera entre el Reloncaví y el Golfo de Corcovado, provincia de Llanquihue, Chiloé y Palena. Es un espacio con amplia trayectoria en navegación dado el uso intensivo del espacio marítimo y alta dinámica de litoral desde tiempos prehispánicos. Así lo testifican numerosos sitios arqueológicos situados en el área costera de Chiloé (Lira, 2016, p.93) como también registros del período histórico¹⁰ que destacan especialmente, las virtudes de las embarcaciones Mapuche/Huilliche y Chono. En particular, *la dalca*¹¹ embarcación del pueblo Chono¹² relevante en el período colonial dada la utilidad para navegar en las condiciones marítimas del área¹³.

El territorio regional se caracteriza por una geografía muy variada¹⁴, presentando características distintas y contrastantes entre las provincias de Osorno y aquellas que circundan en Reloncaví y Golfo del Corcovado, al sur de Puerto Montt, espacio en que hunde la depresión intermedia, apreciable desde San Pablo por el límite norte, reapareciendo en la parte oriental de



Imagen 8: "Vista de una canoa indígena atracada en la orilla de una costa", ca. 1900. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago (Lira, 2016 p.98)

la Isla Grande de Chiloé. Junto a la depresión intermedia, en el área regional, se reconoce la expresión de otras dos macroformas.

Al este, siguiendo el límite con Argentina se encuentra la Cordillera de Los Andes, fuertemente erosionada por los glaciares y ríos en el periodo del holoceno, presentando también un importante número de volcanes que configuran las mayores alturas del territorio, donde sobresalen el Volcán Puyehue, Puntigudo, Osorno, Corcovado y Michimahuida. La tercera

¹⁰ Entre las primeras expediciones se encuentra encargada por Pedro de Valdivia a Francisco de Ulloa en 1553, quien puso el nombre de "Golfo de los Coronados" al mar entre el continente y Chiloé, hoy conocido como Golfo Corcovado (Ther, 2011, p.70).

¹¹ Muchas veces nombrada en crónicas, como *Piragua*.

¹² "conocedores del ambiente boscoso del cual extraían recursos alimenticios y la madera que utilizaban para construir sus embarcaciones, tanto la hecha de corteza como la de tablones" (Urbina, 2016 p.132),

¹³ Como en la batalla naval ocurrida en el estuario del Reloncaví descrita por Mariño de Lobera en 1578, en la que fuerzas españolas -en dalcas- se enfrentaron a indígenas que defendían la ocupación del territorio. Así también, fueron muy utilizadas por los jesuitas, destacando el registro que realiza Diego de Rosales (1674) sobre su proceso constructivo, o la utilidad en las rutas de expedición hacia Magallanes de los padres Bartolomé Gallardo en 1674 y Antonio Vera en 1675 quienes se hicieron acompañar de navegantes indígenas conocedores de rutas, dinámicas marinas y mejores modos de transporte.

¹⁴ El contexto geográfico de la Región ha sido definido en base al Plan Regional de Ordenamiento Territorial (2013), desarrollado por el Gobierno Regional.

macroforma presente, es La Cordillera de la Costa, cuya expresión es cortada por el río Bueno, teniendo mayor presencia entre San Juan de la Costa y la comuna de Río Negro, donde alcanza alturas cercanas a los 600 metros. Esta, se hunde en el canal de Chacao y reaparece en el occidente del Archipiélago de Chiloé. Tanto el área cordillerana como el área costera históricamente han sido recorridas en busca de maderas apropiadas para la construcción de embarcaciones dado el desarrollo de los bosques templado lluvioso y la Selva Valdiviana, abundantes Roble, Alerce, Coihue, Ulmo, Tapa, Mañío, Laurel, Canelo, Raulí, Ciprés de las Guaitecas y Avellano, especies que conviven con matorrales dentro y fuera de los bosques, como Copihues, Frutillas silvestres, Chilcos y otros. En la Cordillera de la Costa domina el *Nothofagus nítida* (coigüe de Chiloé). Son bosques densos en árboles que pueden alcanzar hasta los 40 metros junto a un sotobosque es muy tupido, con abundantes helechos musgos y líquenes. El Archipiélago tiene una extensión de 9.191 km². Se compone de la Isla de Chiloé que tiene una extensión norte - sur de 180 km y es rodeada por el Golfo de Ancud y Golfo de Corcovado al Este y Golfo de Chonos al sur. Al oeste se encuentra el Océano Pacífico. El Archipiélago se compone de más de 30 islas, siendo las más grandes: Lemuy, Quinchao, Butachauques y Tranqui¹⁵. Históricamente, la ocupación de las islas se ha realizado a partir de embarcaciones, que hasta hoy cumplen un rol clave en conectividad.

El Clima de la región tiene características homogéneas a lo largo del territorio, es dominado por las lluvias sin presentar periodo seco. De forma principal, hasta Puerto Montt se extiende un clima templado lluvioso y hacia el sur de éste se desarrolla el clima marítimo lluvioso. Las lluvias son más intensas en invierno, donde varían entre los 2.000 y 3.000 mm anuales, dificultando el desarrollo de labores de los cultores especialmente en quienes no cuentan con infraestructura mínima que otorgue aislación a las condiciones de humedad y viento. Las variaciones climáticas ocurren por efecto del relieve al igual que la temperatura, siendo esta segunda regulada por el efecto del mar y los lagos, bajando también por efecto de la latitud y la altura.

En cuanto a su hidrografía, existe una gran cantidad de ríos que drenan esta región alimentados por los deshielos y las altas precipitaciones presentes. En esta extensa red hídrica destaca la cuenca del río Bueno compartida con la Región de los Ríos, la cual recibe las aguas de distintos lagos y ríos de expresión cordillerana de la región. También se encuentra la cuenca del río Maullín y hacia el sur, en la “Patagonia verde”, ubicada al extremo sur de la región, están presentes los ríos Yelcho y Palena. Los lagos predominantes que marcan y regulan las cuencas de la región son el Puyehue, Rupanco, Todos los Santos y Llanquihue.

La fauna de la Región de los Lagos está caracterizada por la gran proliferación de especies que se encuentran disgregadas. Entre las especies terrestres más representativas y comunes se encuentra el Puma, habitante de zonas boscosas en la cordillera, la Rata Arborea residente cercano a humedales, el Zorro Chilote especie nativa del sur del país, el Monito de Monte único marsupial en el territorio chileno, el Pudú, el Huillín o nutria de agua, el Huemul y distintas especies de aves. Por otra parte, entre la fauna marina, muy relevante en la actividad económica de la zona, se encuentran diversas especies de peces como salmón, trucha, pejerrey, merluza, congrio, jurel, corvina, robalo, sierra, sardina, reineta, entre otros, además de mariscos y crustáceos como choritos (mejillones), cholgas, almejas, piures, navajuelas, jibias, erizos, picorocos, locos, lapas,

¹⁵ <http://www.gobernacionchiloe.gov.cl/geografia/>

machas, caracoles de mar, cangrejos y jaivas. Gran parte de la actual producción de embarcaciones que realizan los carpinteros de ribera de la región, participan de la actividad pesquera artesanal o intensiva.

A nivel comunal, presentamos datos de las tres comunas que concentran mayor cantidad de cultores (Ver cap.3). La **Comuna de Hualaihué** está emplazada en el litoral del Estuario del Reloncaví y Golfo de Ancud en la costa norte del canal Hornopirén. Es palabra del mapudungun que significa “Lugar de Hualas”¹⁶. Caracterizada por un contexto geomorfológico marcado por el fin de la Cordillera Andina Volcánica y el inicio de los Andes Patagónicos, la configuración física de la comuna destaca por su entorno volcánico con la presencia de los volcanes Yate y Hornopirén. Cuenta con un gran territorio fragmentado, determinado por una morfología glacial mediante formas lacustres, cumbres de cordilleras y cuencas fluviales, además de una morfología litoral en base a la presencia de canales, estuarios, golfos y fiordos (CONAF, 1999).

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

El territorio es parte de la Ecorregión de Bosques Laurifolios Andinos, con importante presencia de Alerce (*Fitzroya cupressoides*) y de Bosque Siempreverde de Puyuhuapi (INE, 2007). Cabe señalar que la explotación del alerce constituyó una importante actividad económica en la historia regional, que movilizó bastante población a la zona para dedicarse a actividades madereras desde el siglo XVI, que abastecieron el astillero de Calbuco y los fuertes Maullin, Ancud y las iglesias de Chiloé.

Imagen 9: Bernardino Proschler junto a un Alerce. 1930. Fotografía de Teresa Antiñirre Proschler. (En Procultura, 2018, p.61).

Las cargas de maderas eran trasladadas en embarcaciones construidas también de Alerce dadas sus excelentes condiciones de flexibilidad, durabilidad y adherencia. Actualmente es una madera que no es utilizada debido a las políticas de conservación de la especie, que además era muy apetecida por su corteza muy útil para “calafatear” embarcaciones de madera. La “estopa de alerce” es hoy recordada porque su funcionalidad sólo ha sido reemplazada por implementos que se adquieren en ferreterías. Hacia el interior, el clima de la comuna, Templado frío lluvioso, presenta con temperaturas anuales entre los 9° y 6° C y precipitaciones anuales que fluctúan entre los 2.500 mm y sobre los 4.000 mm, las cuales durante 4 meses se presentan en forma de nieve. Por otra parte, en la franja litoral el clima es Templado cálido lluvioso, con precipitaciones sobre los 1800 mm y presentes gran parte del año, la temperatura media anual varía entre 9° y 12° C (CONAF, 1999) Las bajas temperaturas y

¹⁶ Barrientos, P. & Tamayo, M. 2011. “Hualaihué es un topónimo del mapuzugun o mapudungun, el cual significa "lugar de hualas"...”. En: *Recolectoras de sueños. Mujeres en la Tierra de las Hualas*. FONDART Regional 2011.

alta pluviosidad inciden en el desempeño de los 42 cultores documentados, especialmente por las insuficientes condiciones de infraestructura para el desarrollo del oficio.

La geomorfología de la **Comuna de Calbuco** se ve determinada por su emplazamiento en el archipiélago ubicado entre el seno de Reloncaví y el Golfo de Ancud. Sus territorios presentan fuertes influencias continentales e insulares, de las cuales se distingue la presencia de tres sectores. (Municipalidad de Calbuco, 2009). El primer sector corresponde al contexto norte del territorio. De carácter continental, se caracteriza por terrazas intermedias de topografía plana, las cuales no superan los 100 m. de altitud. Es parte del sector Ñadi, tipo de suelo de escasa profundidad y limitado drenaje, su formación es de origen volcánico con depósitos glaciares de arena, grava y lentes de arcilla (I. Municipalidad de Calbuco, 2009). El segundo sector está determinado por la influencia continental y litoral, destaca la conexión de islas como Quihua y Calbuco mediante formaciones ístmicas artificiales con el continente. Predomina una topografía acolinada de formación morrénica, la cual decae hacia la costa y se mezcla con suelos de tipo Ñadi. El tercer sector abarca el territorio insular, su morfología está determinada por formaciones morrénicas con elevaciones menores. Considerando Quihua y Calbuco; la comuna está compuesta por 14 islas; Huar, Puluqui, Chidhuapi, Tabón, Mayelhue, Lín, Quenu, Huapi Abtao, Chaullín, Caicué, Tautil y Queullín.

Es un territorio fragmentado en islas. Su contexto hidrográfico está determinado por el carácter marítimo del área con un amplio sistema de canales que conectan y separan las islas del continente. La comuna, está emplazada en parte de la ecorregión de Selva Valdiviana. Presenta un bosque siempre verde, caracterizado por un estrato inferior diverso en el cual predominan arbustos, helechos y trepadoras, mientras tanto en el estrato arbóreo destaca la formación de coigüe, canelo asociado a ulmo, tepa, tineo. En los sectores más húmedos de la comuna, predomina la presencia de turberas y la conformación de bosques de canelo, coigüe y patagua (Municipalidad de Calbuco, 2017). El abastecimiento de maderas para la construcción de embarcaciones se logra tanto de piezas que se encuentran en la comuna como en Hualaihué (Especialmente Ciprés de la Cordillera, ver Imagen nº9) territorio con el que los cultores reconocen un vínculo importante en transmisión de saberes. Uno de ellos, quizás es más relevante es la relación con el sector de Caracolito en donde funcionó por años el astillero de Sixto “Chito” Proschle. En cuanto a la fauna presente, destaca una amplia biodiversidad de especies tanto terrestres como marino-costeras. Predomina la diversidad de avifauna que nidifica en islas de la comuna, sumado a la biodiversidad marina caracterizada por sus recursos bentónicos e ictiológicos¹⁷. El clima de la comuna corresponde al de tipo templado lluvioso-cálido, determinado por la influencia marítima. Posee una alta pluviosidad repartida homogéneamente en el año con un promedio de 2.667 mm. El promedio anual de temperatura es de 13° Celsius, si bien la comuna no presenta estaciones marcadas, en la temporada invernal la temperatura promedio es de 9,6° Celsius y predominan vientos del norte y noroeste, mientras que en la temporada estival el promedio térmico es de 13,5° Celsius, determinados por la influencia de vientos del sur (Municipalidad de Calbuco, 2009).

¹⁷ Los ecosistemas presentes en la zona presentan una relevancia en cuanto materia de biodiversidad, lo cual ha llevado a la denominación de áreas de resguardo y conservación como el Santuario de la Naturaleza de la Isla Kaikue- Lagartija (I. Municipalidad de Calbuco, 2017).

La **Comuna de Quellón** se ubica en el sur de la isla de Chiloé, y cuenta con dos grandes unidades geomorfológicas. En el extremo occidental predomina la Cordillera de la Costa, bajo el nombre de Cordillera de San Pedro, está compuesta por basamento metamórfico, rocas Meta sedimentarias y meta volcánicas (Municipalidad de Quellón, 2017). En el sector oriental predomina una depresión intermedia interrumpida, afectada por la tectónica del hundimiento en la cual el mar penetra generando una variada morfología litoral e insular, compuesta por depósitos glaciales. Las áreas bajas de la comuna, anterior y parcialmente fueron cubiertas por glaciares, presentan problemas de drenaje y configuran las condiciones necesarias para el desarrollo de turberas y suelos Ñadi (Valenzuela & Schlatter, 2004).

En base a las clasificaciones otorgadas por la WWF, el área comunal es parte de la Ecorregión Bosque Lluvioso Templado de Valdivia (Ministerio del medio ambiente, Gobierno de Chile, 2012), caracterizada por especies asociadas al Bosque Siempre verde y Cipresales. Son bosques que lamentablemente se encuentran cada vez más reducidos debido a la explotación pese a regulaciones (Ver imagen nº10). En la comuna predominan los ecosistemas atribuidos a la presencia de turberas en la zona, presentando una gran diversidad de flora y fauna en el área (Municipalidad de Quellón, 2017).

El clima predominante es el Templado cálido Lluvioso con influencia mediterránea de la clasificación de Koeppen, caracterizado por presentar temperaturas uniformes sin grandes oscilaciones y precipitaciones abundantes durante todo el año, la media térmica anual es de 10,2 C° mientras que el promedio anual de precipitaciones alcanza los 2.043 mm. (Municipalidad de Quellón, 2017)

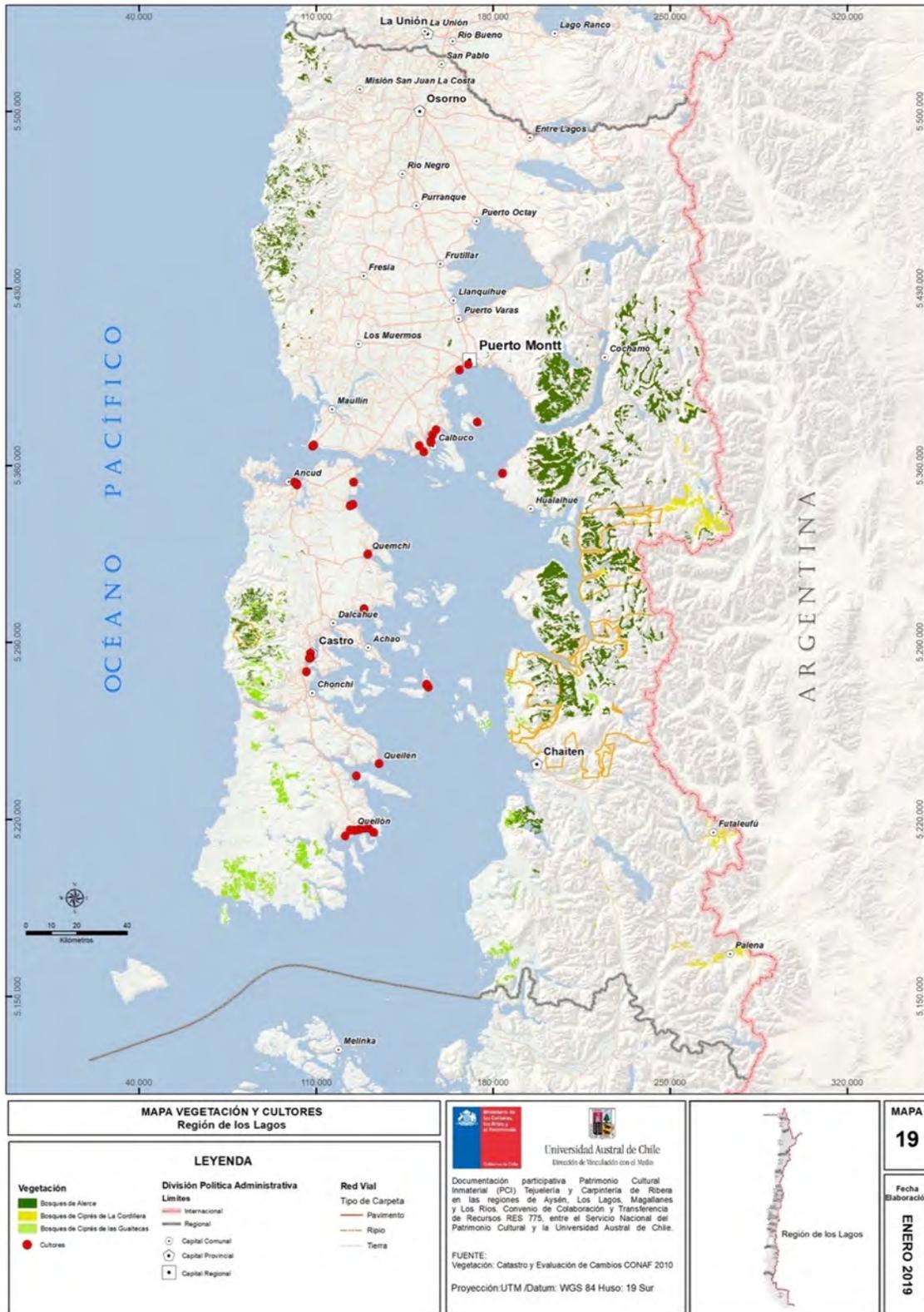


Imagen 10: Mapa Vegetación y Cultores identificados en Febrero de 2019. Elaboración propia.

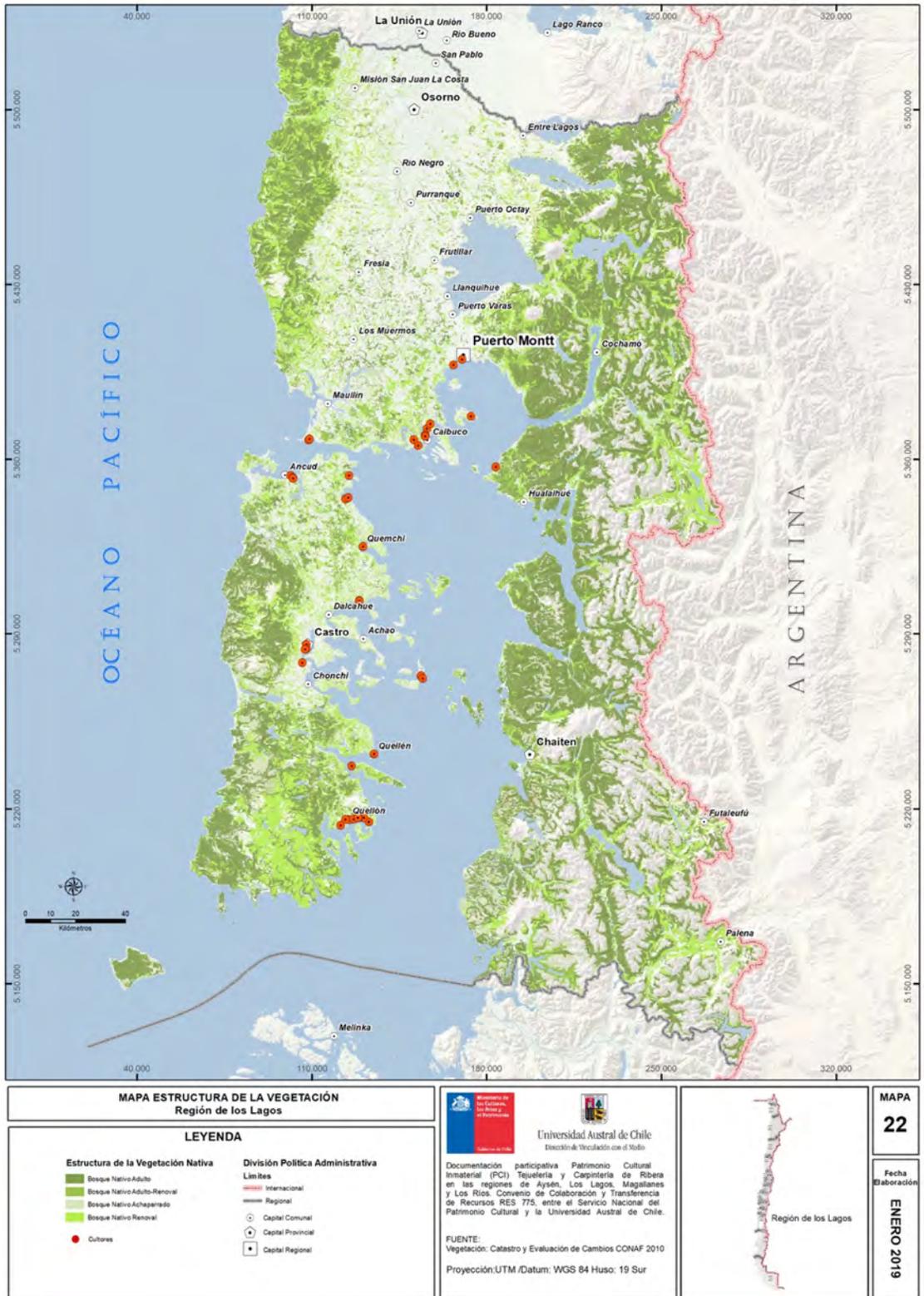


Imagen 11: Mapa Estructura de Vegetación y Cultores identificados en Febrero de 2019. Elaboración propia.

2.2 CONTEXTO GEOPOLÍTICO

La Región de Los Lagos posee una superficie de 48.583 km² correspondiente a un 6,4% del territorio nacional (Biblioteca del Congreso Nacional, 2018).

Su código de Región en base al sistema de codificación único territorial fue durante bastante tiempo el 10, (Sistema Nacional de Información Municipal, 2010).

Limita al norte con la Región de los Ríos, al Sur con la Región de Aysén y al Este con la República Argentina. Está conformado por cuatro provincias; Osorno, Llanquihue, Chiloé y Palena, y de un total de 30 comunas. Las capitales provinciales son Osorno, Puerto Montt, Castro y Chaitén, respectivamente. Su capital regional

corresponde a la ciudad de Puerto Montt.

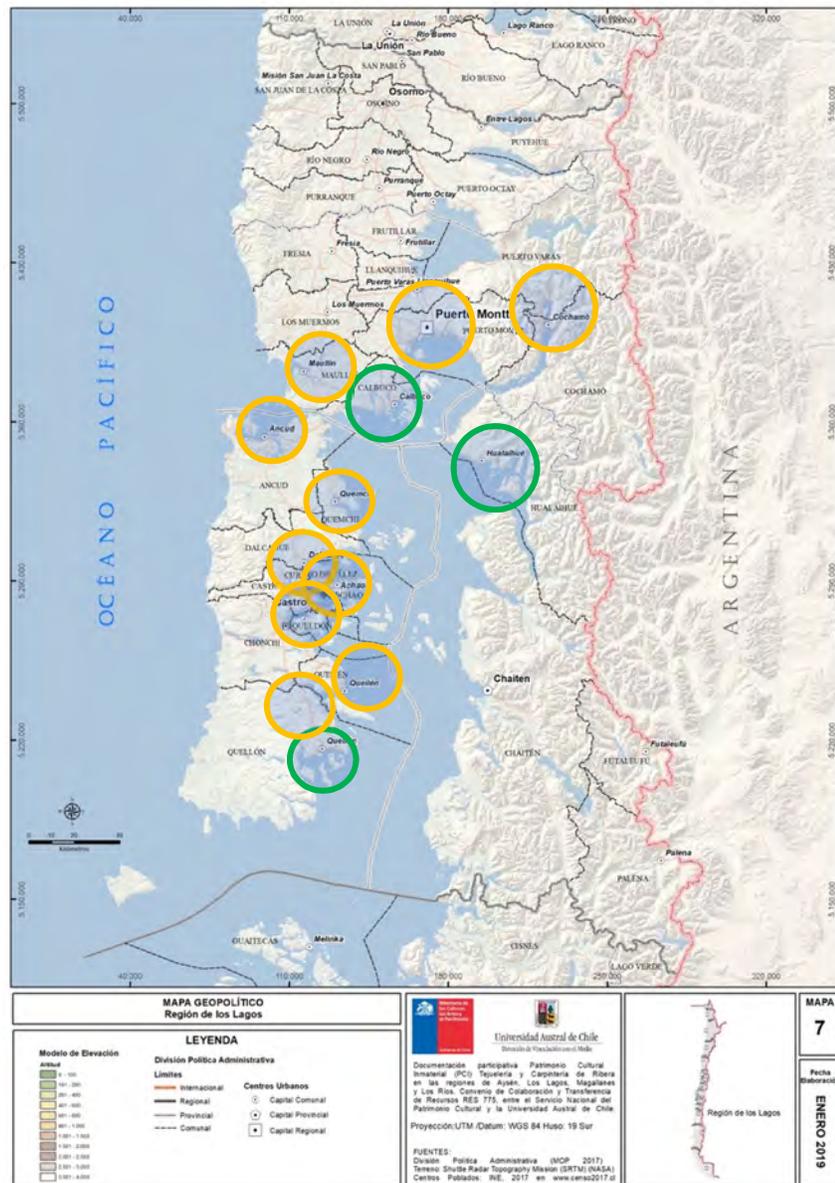


Imagen 12: Mapa Geopolítico Regional. Los círculos indican las comunas documentadas. En verde, se indican las que cuentan con mayor cantidad de cultivos activos en el oficio.

El estudio estuvo centrado en territorios que quedan bajo administración de las provincias de Llanquihue, Chiloé y Palena. Las comunas son 13: Ancud, Castro, Chonchi, Dalcahue, Quinchao, Quellón y Quillón y Quemchi en la provincia de Chiloé; Puerto Montt, Calbuco y Maullín en la provincia de Llanquihue; Hualaihué y Cochamó en la provincia de Palena.

2.3 CONTEXTO CULTURAL DEL ÁREA DE ESTUDIO

El estudio aborda el espacio territorial y marítimo de Chiloé, en la Región de Los Lagos, que comprende el archipiélago del mismo nombre y la costa del mar interior entre el Reloncaví y el Golfo de Corcovado. Comprende las costas de las provincias de Llanquihue, Chiloé, y Palena. Se trata de un territorio históricamente ligado a la navegación, ya que una de sus principales características geográficas, es la existencia de un mar interior con más de cinco mil kilómetros de costa¹⁸, y más de 40 islas habitadas.

Histórica y culturalmente, todo el territorio estudiado es parte del área cultural de Chiloé, ya que con este nombre fue conocido el enclave colonial español, presente ininterrumpidamente desde 1567 con la fundación de la ciudad de Castro. Otros centros importantes de ocupación española en la época colonial fueron Calbuco, Chacao, y más tarde San Carlos de Ancud.

Hasta hace unos 50 años atrás, la mayor parte de los lugares poblados en las costas de estas tres provincias, tenían conectividad esencialmente marítima. Si a ello le sumamos que durante el siglo XX la actividad de la pesca y buceo fueron de enorme importancia, se entiende el porqué del amplio desarrollo de la carpintería de ribera.

Chiloé como área cultural y centro administrativo fue, durante la época colonial e inicios de la era republicana, el punto de partida de todas las expediciones que exploraron y finalmente poblaron la Patagonia occidental, siendo la toma de posesión del estrecho de Magallanes por parte de la goleta Ancud, un hito cultural identitario en toda la Patagonia chilena.

Yendo más atrás aún, los pueblos originarios que poblaron toda esta zona fueron pueblos navegantes, con una adaptación marítima de al menos 5000 años en el área norte (Chiloé) y más de 6000 años en el área sur (cabo de hornos). Para el siglo XX y hasta la actualidad, Ther (2012) propone la existencia de cinco áreas geoculturales marítimas para el mar interior de Chiloé (figura n°1). Éstas, constituyen unidades geográficas que comparten ciertas características históricas en común, pero por, sobre todo, un sistema interno de relaciones, de tipo comercial, de parentesco, y de uso compartido del territorio.

¹⁸ Es la cifra que resulta de medir el contorno de toda la costa continental e insular de las provincias de Chiloé, Llanquihue y Palena.

ÁREAS GEO-CULTURALES MARINAS MAR INTERIOR DE CHILOÉ (AGCM)

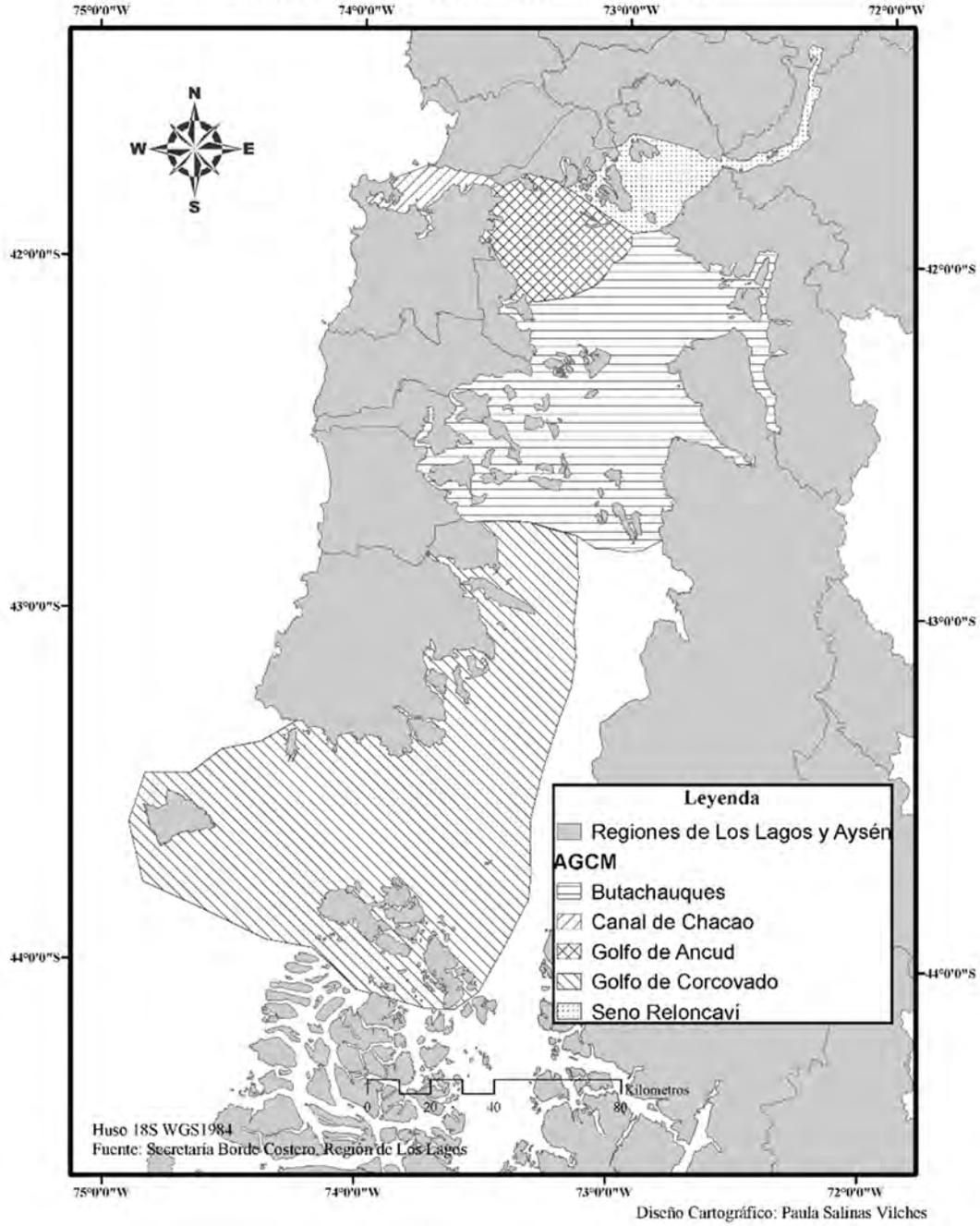


Imagen 13: Áreas geoculturales marítimas del mar interior de Chiloé. En Ther (2012).

2.4 DATOS SOCIODEMOGRÁFICOS DEL TERRITORIO

En base a los resultados del Censo de población y vivienda del 2017 (Instituto Nacional de Estadísticas, 2017), la región cuenta con 828.708 habitantes, de los cuales 409.400 corresponden a hombres y 419.308 a mujeres. Un 76,3% de la población reside en áreas urbanas mientras que un 26,4% en zonas rurales. Un 27,6% declara pertenecer a un pueblo originario, predominando el Mapuche con un 96,5 % de los casos. La edad promedio de la población es de 35,8 años y un 57% de esta declara trabajar, los rubros económicos con mayor número de ocupados corresponden a Comercio al por mayor y menor con 14,8%, seguido por Agricultura y Ganadería (11,3%) y Transporte y almacenamiento. (7,1%) (Instituto Nacional de Estadísticas, 2017)

La ciudad de Puerto Montt corresponde a la capital regional, mientras que Osorno, Puerto Varas, Castro y Ancud se configuran como los principales centros poblados. La región de Los Lagos está compuesta por cuatro provincias, Osorno, Llanquihue, Chiloé, y Palena, las últimas tres consideradas dentro de este estudio. La siguiente es la distribución de la población en las provincias estudiadas:

Tabla 7: Población total provincias que aborda el estudio.

Provincia	Población
Llanquihue	408.052
Chiloé	168.185
Palena	18.349

Las comunas costeras de estas tres provincias¹⁹, en tanto, presentan la siguiente población²⁰:

Tabla 8: Población Comunal y Pueblos Originarios.

Provincia	Comuna	Población	Porcentaje de población perteneciente a pueblos originarios
Llanquihue	Mauillin	14.216	22%
	Calbuco	33.985	31%
	Puerto Montt	245.902	22%
	Cochamó	4.023	16%
Chiloé	Ancud	38.991	29%
	Quemchi	8.352	39%
	Dalcahue	13.762	29%
	Curaco de Vélez	3.829	31%
	Quinchao	8.088	51%

¹⁹ Se exceptúan las comunas de Fresia y Los Muermos en la provincia de Llanquihue ya que, aun siendo costeras, no forman parte del área cultural estudiada.

²⁰ Datos tomados de Censo 2017: disponible en <http://resultados.censo2017.cl/Region?R=R10>. Consultado por última vez el 12 de mayo de 2019.

	Castro	43.807	29%
	Chonchi	14.858	40%
	Puqueldon	3.921	32%
	Queilen	5.385	52%
	Quellón	27.192	49%
Palena	Hualaihue	8.944	35%
	Chaitén	5.071	27%
TOTAL		480.326	33,38%

2.5 VARIABLES QUE INCIDEN DIRECTAMENTE EN EL ELEMENTO

El oficio de carpintería de ribera se encuentra estrechamente imbricado con las condiciones y características del paisaje, del territorio. La geomorfología, las condiciones climáticas, vientos, flora y fauna marina y los cuerpos de agua son elementos que tienen incidencia directa en su práctica.

El cordón montañoso regional del área de la provincia de Palena, fue un lugar de intensa actividad extractiva del alerce, especialmente el que se ubicaba en los espacios y laderas más cercanas a los cuerpos de agua, vías utilizadas para su traslado. El complejo acceso, dadas **las características geomorfológicas** favoreció el desarrollo de un poblamiento ligado a los sectores de orilla y litoral, espacios que permitían el acceso a los bosques por vía marítima (Ver Cap. 4, dimensión territorial). Mientras que los alerzales fueron intensamente explotados, el ciprés (de cordillera) perduró, aunque no el de Guaitecas y Chonos que siempre fue más fácil de extraer, abasteciendo también la construcción de embarcaciones en Chiloé, pese a que esta especie existía al interior de la Isla, en la cordillera de la costa.

La carpintería de ribera se ha adaptado a la disposición de estas especies, tal como señalamos más adelante. Los saberes han logrado dialogar con las características de las maderas disponibles en la actualidad, rara vez Ciprés nativo y nada de alerce. Las maderas curvas, que se tomaban principalmente de pendientes que enfrentan fuertes vientos (que provocaban la curvatura de los árboles) también han sido reemplazadas por otras técnicas, principalmente estructuras ensambladas. No obstante, el área sigue aportando madera nativa de utilidad como el Coigüe y permite el cultivo del Ciprés macrocarpa.

El **espacio marítimo** referenciado más arriba presenta condiciones favorables para el desarrollo de la navegación, muy explorado y utilizado desde períodos prehispánicos. La conectividad del área archipelágica y continental se desarrolló primordialmente a partir del arte de la navegación y con ello, de la construcción de embarcaciones. Las mareas, bien conocidas por navegantes son también conocidas por los maestros de ribera porque son un elemento clave a considerar al momento de construir una embarcación. La funcionalidad y éxito de una nave, depende de su capacidad efectiva para navegar en el espacio marítimo para el que ha sido construida. En el caso de la carpintería de ribera que se desarrolla en la región, este saber involucra un área bastante grande ya que hay maestros que construyen embarcaciones que navegarán en áreas marítimas de otras regiones, como en la región del Bío Bío y de la región de Magallanes y de la Antártica chilena.

Además de la masa marítima, los **cuerpos de agua al interior de los territorios** también han sido elementos clave el desarrollo del oficio, como vía para trasladar las trozas de maderas extraídas de los bosques.

La **fauna marina**, por otra parte, es también un elemento relevante porque han sido especies en torno a las que se ha desarrollado una intensa actividad pesquera, de reconocida trayectoria en el país, que además ha generado prácticas alimentarias y gastronómicas identitarias del sur de Chile. Tanto la pesca artesanal como la intensiva, relacionada con la extracción de variedad de peces, mariscos, moluscos y algas, han incidido en la continuidad de los saberes de los carpinteros de ribera, quienes han construido gran parte de las lanchas dedicadas al rubro, que han distinguido el paisaje ribereño local. Así también, construyen embarcaciones para la industria extractiva pesquera que se desarrolla en otras regiones, generando tipologías especiales según destino y actividad (Salmones, Centolla, Sardinas, por ej.)

Junto con las mareas, **“los vientos”** igualmente constituyen un factor clave en navegación, siendo muy influyentes en embarcaciones veleras y en las mareas. Reconocer su dirección, temperatura y fuerza es condición de funcionalidad de una embarcación y, por tanto, muy relevante para el proceso constructivo. Se encuentra estrechamente vinculado **al clima** que, en su conjunto, tiene características homogéneas a lo largo del territorio, aunque desde el sur de Puerto Montt es de tipo marítimo lluvioso, presentando mayores precipitaciones en invierno influyendo en las labores que desarrollan los carpinteros de ribera durante el año, especialmente en quienes no cuentan con infraestructura que otorgue aislamiento y protección al viento y humedad.

2.6 DATOS SOCIOECONÓMICOS DEL TERRITORIO

La región de Los Lagos se caracteriza por su complejidad en términos geográficos cada vez que abarca una gran diversidad de territorios. Pese a ello, ha desarrollado vocaciones productivas definidas, constando el impulso de los sectores agropecuario, pesca y acuicultura, industria manufacturera y turismo (GORE Los Lagos 2013, p. 9).

Los sectores económicos que estructuran la economía regional son los de Agricultura, Turismo, Acuicultura y Pesca, sumando Manufactura. La Industria Manufacturera incluye la producción de leche, acuícola y pesquera, forestal y de cereales, entre los principales. El sector Acuícola y Pesquero se ha especializado en la producción asociada a moluscos y salmones, truchas y pelillo. En cambio, el Turismo se relaciona al desarrollo del transporte y comunicaciones, los cuales han ido generando externalidades para su impulso (CONICYT 2010).

Respecto a las localidades abordadas, constan singularidades. Considerando las empresas inscritas y presentes en los territorios comunales, predomina en todos ellos, con creces, el sector asociado al turismo y servicios, específicamente, Hoteles y restaurantes. Destaca luego, en aquellas comunas que se posicionan como sedes de las capitales provinciales, la concentración de empresas relacionadas con la intermediación financiera.

En las demás comunas abordadas predominan las empresas del sector agropecuario y de la pesca, destacando la representación de empresas pesqueras en Calbuco, Quellón, Hualaihué y Queilen. El dato es significativo: en el estudio se observa una mayor concentración de carpinteros de ribera en las tres primeras comunas, en evidente sintonía con esta vocación productiva (SII 2017).

Tabla 9: Porcentaje de empresas por actividad y comuna.

	Calbuco	P. Montt	Queilen	Quinchao	Quellón	Hualaihué	Ancud	Castro	Chonchi	Quemchi	Mauñín
Agricultura, ganadería y silvicultura	10,6	4,7	12,4	4,9	7,1	6,2	23,5	5,7	17,4	21,7	28,3
Pesca	11	3,7	20,7	7,8	17	14,3	7,3	4,7	7,6	5,6	7,3
Minas canteras y	0,3	0,2	0	0	0,2	0,5	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2
Industrias manufactureras	4,8	5,0	3,3	4,4	5,1	3,5	4,1	4,9	4,9	2,4	5,0
Electricidad, gas y agua	2,0	4,5	0,3	1,1	2,7	1,8	1,9	3,1	2,1	0,6	1,0
Construcción	0,9	0,4	1,0	0,5	0,8	0,3	0,4	0,4	0,8	3,0	1,3
Comercio y reparaciones	4,7	11,1	7,4	6,9	5,8	5,6	5,4	9,1	5,7	6,0	2,0
Hoteles y restaurantes	44,5	33,6	34,7	44,5	39,6	36,3	30,6	34,8	31,2	40,1	36,4
Transporte y comunicaciones	5,6	5,4	5,7	11	6,7	10	7,2	8,4	9,2	6,7	7,1
Intermediación financiera	7,8	12,6	8,7	10,8	7,5	6,3	9,5	13,4	12,5	8,8	5,2
Inmobiliarias y alquiler	0,1	1,8	0,6	0	0,2	0,2	0,4	0,8	1,2	0,2	0
Administración pública y defensa	2,7	9,5	1,4	3,3	2,9	5,7	4,1	7,5	3,3	1,2	1,8
Enseñanza	0,2	0	0,4	0,3	0,1	0	0	0,1	0,1	0,3	0,1
Servicios sociales y de salud	0,6	0,9	0,6	1,4	0,8	0,1	1,2	0,8	0,5	0,8	0,6
Otros sociales, comunitarios y personales	0,4	2,1	0,5	0,6	0,3	0,2	1,0	2,4	0,5	0	0,3
Sin información	3,1	3,7	2,0	1,9	2,3	6,9	2,4	3,0	2,1	2,2	3,1

Fuente: SII 2017

Si atendemos a las tres comunas que concentran la mayor cantidad de carpinteros de ribera, como lo son Hualaihué, Quellón y Calbuco, destaca la significativa presencia de empresas pesqueras, en directa relación con el oficio. La comuna de Hualaihué consta de una poco diversificada base económica, con problemas de empleo, donde la actividad pesquera es la que más empleos provee, siendo protagónica la producción salmonera. Le sigue la extracción de la merluza del sur y la recolección de mariscos, sumando de manera incipiente la extracción de algas. Estas actividades se van combinando con otras de carácter rural, configurando una economía mixta por temporadas (Municipalidad de Hualaihué, s/f:18-19). Similar escenario se observa en las comunas de Calbuco y Quellón, donde la salmonicultura prevalece como el sector que más empleos provee, resaltando la concentración, en Quellón, de grandes empresas, debido a la cercanía de las plantas de proceso y centros de cultivo (Municipalidad de Calbuco, 2011:40; Municipalidad de Quellón 2011:17).

2.6.1 POBREZA

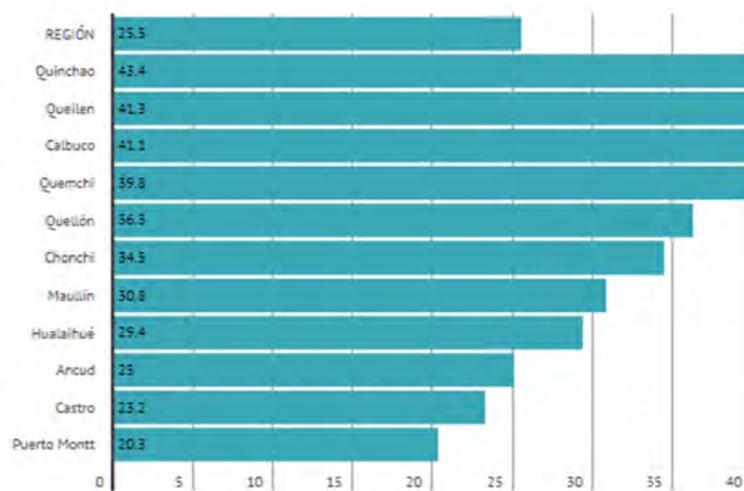
La región de Los Lagos presenta un 25,5% de personas en situación de pobreza multidimensional (sobre el 20% nacional), y 11,7% de población en situación de pobreza por ingreso, donde el 3,4% se halla en situación de pobreza extrema, en ambos casos más arriba de la representación nacional (de 8,6% y 2,3%, respectivamente) (CASEN 2017). Respecto de las comunas abordadas, vale la pena atender a los indicadores de pobreza multidimensional, considerando que aporta una mirada más integral, donde se incluyen aspectos como el acceso a las redes de salud, educación, entornos amigables y trabajos de calidad, entre otros²¹. Como en el caso de las regiones de Aysén y Magallanes²², se trata de una de las regiones donde aumenta la representación de personas en situación de pobreza multidimensional, constando un incremento de 2,3 puntos en dos años (CASEN 2015 y 2017). De entre las comunas abordadas, sólo las de Puerto Montt, Castro y Ancud se mantienen por debajo de la representación regional. Las demás superan esta representación, donde las comunas de Calbuco, Queilen y Quinchao registran representaciones sobre el 40% de la población comunal.

Tabla 10: Porcentaje de personas en situación de pobreza multidimensional.

Región	CASEN 2015	CASEN 2017	Incremento
Tarapacá	20,5	24,9	4,4
Los Lagos	23,2	25,5	2,3
Aysén	16,9	19,0	2,1
Magallanes	9,1	10,8	1,7
Valparaíso	18,2	19,0	0,8
Arica y Parinacota	21	21,8	0,8

Fuente: CASEN 2015 y CASEN 2017.

Figura 1: Porcentaje de personas en situación de pobreza multidimensional por región/comunas.



²¹Trabaja con indicadores en cinco dimensiones, incluyendo Educación (asistencia, rezago y escolaridad), Salud (malnutrición de niños, adscripción al sistema de salud y atención), Trabajo y seguridad social (ocupación, seguridad social y jubilaciones), Vivienda y entorno (habitabilidad, servicios básicos y entorno), y Redes y cohesión social (apoyo y participación, trato igualitario y seguridad).

²² Territorios abordados en el marco del convenio.

2.6.2 CONDICIONES DE VULNERABILIDAD

La región de Los Lagos presenta indicadores críticos en relación a **Vivienda y entorno; Educación; y Trabajo y seguridad social**. Respecto de la primera dimensión, en la región se registra un 17,7% de hogares con carencias en servicios básicos, tratándose de la segunda región más carenciada en este aspecto²³. En cuanto a Educación, el 40,8% de los hogares en la región presentan carencias en materia de escolaridad, posicionándose como la región más deficitaria en este aspecto²⁴. Cuando se trata de la dimensión de Trabajo y seguridad social, se observa un 36% de hogares con carencia en seguridad social, siendo la segunda región más deficitaria²⁵. Como se dijo en apartado anterior, las comunas de Calbuco, Queilen y Quinchao registran la mayor representación de población en situación de pobreza multidimensional, con cifras sobre el 40% comunal (CASEN 2017).

Otra aproximación posible a la vulnerabilidad de los territorios tiene que ver con el acceso a servicios básicos como agua potable. Destaca un 80,7% de la población regional que se encuentra conectada a la red pública de agua potable: sin embargo, el **19,3%** tendría abastecimiento a través de pozo o noria, camión aljibe o directamente de algún curso de agua como vertientes, esteros o ríos. Se trata de una cantidad significativa de población, reflejando las condiciones de aislamiento y problemas de conectividad (INE 2017)²⁶. De entre las tres comunas que concentran la presencia de carpinteros de ribera, destaca la alta proporción de personas que acceden al agua potable en Hualaihué y Quellón, evidenciando la mayor presencia de sectores aislados.

Tabla 11: Vivienda: origen del agua en las comunas de Hualaihué, Quellón y Castro.

VIVIENDA: origen del agua	Comuna de Hualaihué		Comuna de Quellón		Comuna de Calbuco	
	Casos	%	Casos	%	Casos	%
1. Red pública	2 240	73	6 145	68,1	7 855	71,1
2. Pozo o noria	193	6,3	934	10,3	2 125	19,2
3. Camión aljibe	42	1,4	329	3,7	296	2,7
4. Río, vertiente, estero, canal, lago, etc.	592	19,3	1 616	17,9	775	7

Fuente: INE 2017

2.6.3 EMPLEO Y DESEMPLEO

En cuanto al empleo que se deriva de las actividades económicas en la región, destaca una participación laboral de 56,9%. La tasa de ocupación está por debajo de la nacional²⁷, considerando el 53,2% de la población regional (CASEN 2017). Si atendemos a los datos aportados por la Encuesta Nacional de Empleo para el trimestre de mayo-julio 2019 (INE 2019), consta una mayoría de ocupados en “ocupaciones elementales” (19,1%, seguidos de quienes se desempeñan en servicios, comercio, ventas y mercados (20,6%). La mayor representación en ambas categorías coincide con los datos sobre ocupación a nivel nacional.

²³ En primer lugar, se ubica la región de la Araucanía.

²⁴ A nivel nacional, se registra una representación de 29,4% hogares, muy por debajo de la representación en la región de Los Lagos.

²⁵ La primera es Tarapacá.

²⁶ Información solicitada directamente a las oficinas regionales INE.

²⁷ 54,8% (CASEN 2017).

Tabla 12: Porcentaje ocupados por tipo. País y Región de Los Lagos.

Tipos ocupación	NACIONAL	REGIÓN LOS LAGOS	Diferencia
Directores, gerentes y administradores	3,5	2	-1,5
Profesionales, científicos e intelectuales	13,2	10,2	-3
Técnicos y profesionales de nivel medio	11,6	8,4	-3,3
Personal de apoyo administrativo	5,7	6,9	1,2
Trabajadores de los servicios y vendedores de comercios y mercados	21,6	20,6	-1,1
Agricultores y trabajadores agropecuarios, forestales y pesqueros	3,5	7,6	4,1
Artesanos y operarios de oficios	12,6	13,5	0,9
Operadores de instalaciones, máquinas y ensambladores	8,5	8,1	-0,4
Ocupaciones elementales	19,4	22,4	3
Otros	0,4	0,4	0

Fuente: INE (ENE) 2019

En cambio, si comparamos concentraciones nacionales y regionales, destacan diferencias significativas que reflejan vocaciones productivas regionales. En la región de Los Lagos, la población que se ocupa como **“Agricultores y trabajadores calificados agropecuarios, forestales y pesqueros”** está 4,1 puntos por sobre la representación nacional.

Para los contextos comunales contamos con datos sobre el empleo que generan las empresas en el territorio (SII 2017), cuyos registros consideran sólo a los **trabajadores dependientes informados**. Atendiendo a las tres comunas con mayor presencia de carpinteros de ribera, destaca la mayor precariedad en las comunas de Hualaihué y Calbuco.

Tabla 13: Trabajadores dependientes por comuna.

Comunas	Total población	N° trabajadores dependientes	% trabajadores dependientes
Calbuco	33.985	4602	13,5
Quellón	27.192	6001	22,1
Hualaihué	8.944	745	8,3

Fuente: INE 2017 y SII 2017

2.7 DATOS SOBRE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO SOCIAL Y CULTURAL DEL TERRITORIO

2.7.1 SUBDIMENSIÓN: SALUD

La **red de salud** en la Región de Los Lagos registra una tasa regional de 2,5 hospitales y 0,4 hospitales de alta complejidad por 100.000 hab., constando una disponibilidad de pabellón de 152 horas por 1.000 hab., frente a la tasa nacional de 101 horas. El número de camas críticas (públicas) es de 15 por 100.000 hab., mientras la disponibilidad de médicos es de 69 médicos por 100.000 hab. (aprox.) (MINSAL 2016, p. 23).

2.7.2 SUBDIMENSIÓN: EDUCACIÓN

La red educacional cuenta con 511 establecimientos (Subsecretaría de Telecomunicaciones, Gobierno de Chile, 2018). La oferta de educación superior se ve representada por 2 establecimientos pertenecientes al Consejo de Rectores de las Universidades Chilenas, 2 establecimientos educacionales privados y 4 institutos profesionales de formación Técnica, la mayoría de estos se localizan en las ciudades de Puerto Montt y Osorno. (Consejo Nacional de Educación, 2017).

2.7.3 SUBDIMENSIÓN: INFRAESTRUCTURA CULTURAL

En relación a la **infraestructura cultural**, el año 2015 se catastraron 160 inmuebles, concentrados en la comuna sede de la capital regional (10% del total), la comuna de Osorno (8,7%), comuna de Puerto Varas (6,2%), comuna de Frutillar (5%) y comuna de Calbuco (5%).

Tabla 14: Infraestructura cultural por región y comunas.

	Región	Puerto Montt	Queilen	Quinchao	Quellón	Hualaihue	Ancud	Castro	Chonchi	Quemchi	Mauñín	Calbuco
n°	160	16	4	4	5	4	8	7	5	4	4	8
%	100	10	2,5	2,5	3,1	2,5	5,0	4,4	3,1	2,5	2,5	5,0

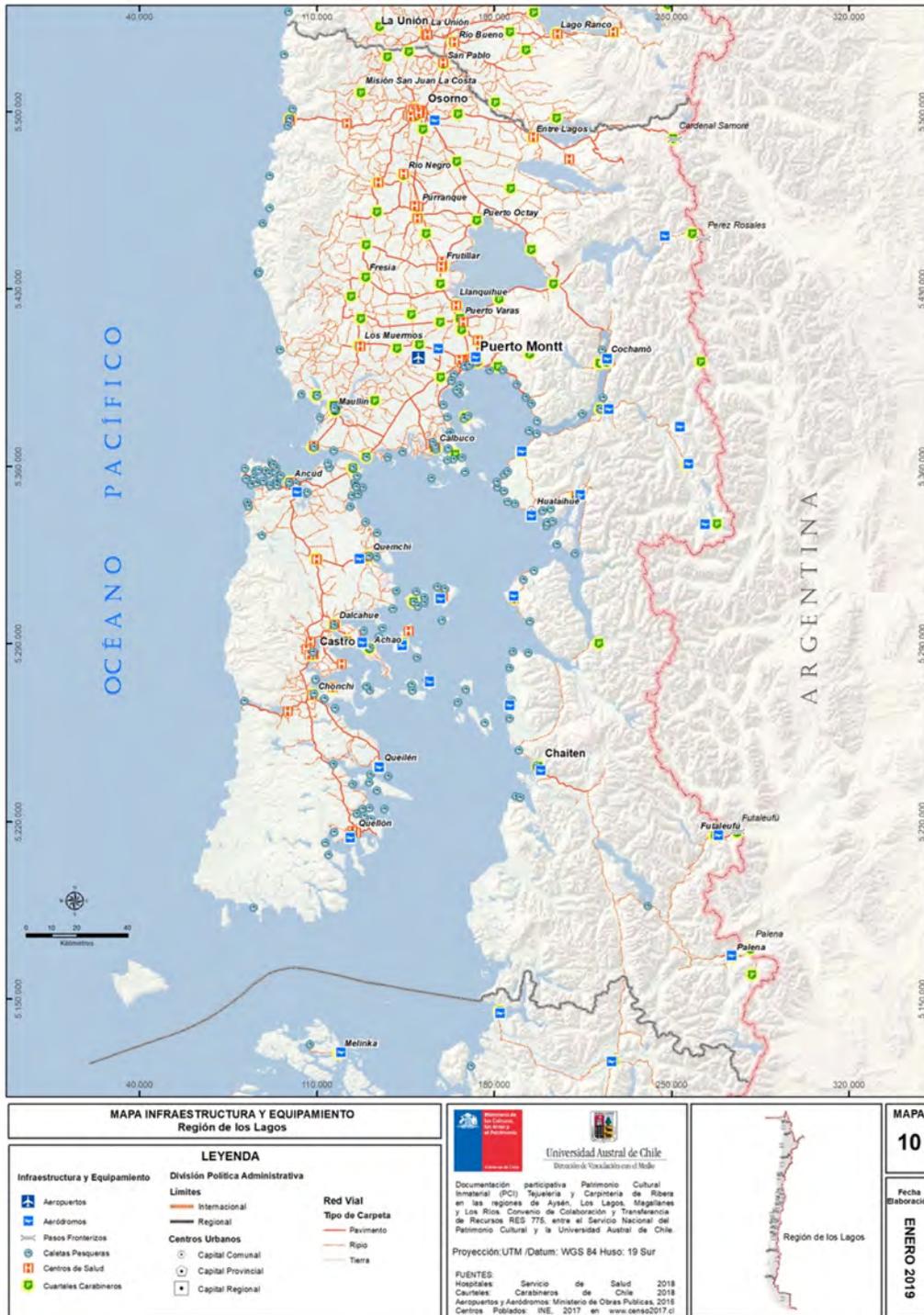
Fuente: CNCA 2017

2.7.4 SUBDIMENSIÓN: CONECTIVIDAD

La Ruta 5 Sur es la vía de mayor relevancia en la región, ya que esta conecta al territorio regional con el resto del país. En su extensión longitudinal, es también una vía de conexión intrarregional, si bien se ve interrumpida por el canal de Chacao, une los poblados de Osorno, Ancud, Castro y Quellón. De igual manera, en la ciudad de Puerto Montt se da inicio a la Ruta7 Carretera Austral, la cual conecta de forma longitudinal a la provincia de Palena con las Regiones de Aysén y Magallanes. Además, presenta una serie de caminos transversales que conectan a las pequeñas localidades con la ruta principal, se estima en el año 2010 que en materia de infraestructura vial la Región de Los Lagos considera un total de 7,437 km, de los cuales un 78,3% corresponden a caminos de ripio y tierra, 19% a caminos pavimentados y un 2,8% de caminos con soluciones básicas. (Ministerio de Obras Públicas, Gobierno de Chile, 2010).

En el mismo sentido, existen 4 pasos fronterizos habilitados en la región; Cardenal Samoré (ruta 215-CH), Peulla (ruta 225-CH), Futaleufú y Lago Verde, los cuales cuentan con sus respectivas aduanas.

Imagen 14: Mapa Infraestructura y Equipamiento



Con respecto al ámbito marítimo, lacustre y fluvial de la Región, se estima al año la existencia de 26 naves mayores para el traslado de pasajeros y de carga vehicular y 190 naves menores con funciones de transporte de pasajeros. De los cuales, 70 de los servicios son subsidiados por el MTT bajo el programa de Zonas Aisladas, la mayoría estos implementados en las provincias de Chiloé y Palena. (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, s.f.). Además, existe una oferta dos puertos multipropósitos en la región de los Lagos, ubicados en Puerto Montt y Calbuco (Ministerio de obras públicas, 2009).

En cuanto a conectividad aérea, la región cuenta con el Aeropuerto El Tepual, ubicado en la comuna de Puerto Montt, el cual es parte de la Red Primaria de Aeropuertos del país. En un segundo plano, con los aeródromos Cañal Bajo Carlos Hott Siebert y Mocopulli, pertenecientes a la Red Secundaria de Aeródromos Nacionales (Ministerio de Obras públicas).

2.8 RIESGOS NATURALES Y ANTRÓPICOS EN EL TERRITORIO

2.8.1 SUBDIMENSIÓN: AMENAZAS NATURALES VULNERABILIDAD FRENTE A RIESGOS NATURALES Y ANTRÓPICOS

El Plan Regional de Ordenamiento Territorial 2013 identifica y señala en el territorio evidentes amenazas: En **amenaza sísmica** se reconocen como fuentes fenómenos de intraplaca y eventos corticales que pueden afectar todo el territorio regional. El porcentaje de peligro sísmico fluctúa entre 2% y 10% para sismos entre 7.0 y 7.5 en un periodo de retorno de 50 años. Así también, dado a la extensa línea de la costa y las condiciones anteriormente señaladas, se establece en toda la región la cota 30m como área afectada por maremotos y Tsunamis.

La **amenaza volcánica** tiene importante presencia en la región dado que encuentra dentro de la zona volcánica sur, con distintos centros eruptivos activos asociados al sistema de Falla Liquiñe-Ofqui, ubicada al menos en el 20% del territorio regional, lo que implica un peligro para los asentamientos humanos localizados cerca de los volcanes.

Por otro lado, la **amenaza por remoción** en masa en la región se encuentra asociada a altas pendientes en laderas en todo el territorio, que generan una mayor exposición a peligro. En Chiloé gran parte de la zona litoral está formada por rocas de comportamiento inestable. Hacia el Llanquihue, el clima y la erosión condicionan laderas propensas a la ocurrencia de estos fenómenos, siendo particularmente proclives las riberas del Seno del Reloncaví, el Lago Llanquihue, los escarpes del río Maullín y Chamiza. Hacia Osorno, este peligro se encuentra asociado a los ríos mayores como el Rahue, Pilmaiquén y Bueno debido a condiciones litológicas. En Palena, este riesgo es presente en toda la Provincia dado a sus pronunciadas laderas de origen glacial. En amenaza por inundación son susceptibles los principales causes de la región por desborde y acumulación superficial de agua.

Muchas zonas de la región presentan déficit hídrico desde leve a severo haciendo presente la **amenaza por sequía**. Son el Archipiélago de Chiloé y el interior de la Cordillera de la Costa los territorios más condicionados a la disponibilidad de agua. Finalmente, la amenaza por acciones antrópicas esta principalmente relacionado al desarrollo de incendios forestales, dado la presencia de combustible vegetal de alto peligro como el matorral Quila en estado seco.

3. REGISTRO Y CARACTERIZACIÓN DE LOS CULTORES ASOCIADOS AL ELEMENTO

3.1 COMUNIDAD CULTORA DEL ELEMENTO

“...para que seas buen carpintero tienes que aceptar que otros carpinteros le puedan dar una idea, y nunca esta malo, porque hay otros que tienen otras mañas para trabajar y esos pasaron por toda esa parte y tienen voluntad de enseñarle a uno” (Cesar Omar Hernández, Quellón, 50 años).

En el área de estudio, la comunidad cultora se reconoce en relación al ejercicio vigente y se incluye a quienes se hacen cargo de una obra, trabajando directamente en ella. Es un oficio que se entiende de modo individual, aunque articula y depende del apoyo de ayudantes, sean estables o esporádicos, generalmente miembros de la familia nuclear, que asisten en el desarrollo de la obra completa o en momentos críticos del armado de una embarcación. En el estudio se identificó a 137 carpinteros de ribera y se entrevistó a 54²⁸. En este total se cuenta a quienes se dedican a la construcción de embarcaciones de madera con técnicas tradicionales, en todas sus fases o algunas de ellas, como también a quienes trabajan en reparación. El margen etario de los consultados fluctúa entre 28 y 95 años de edad, existiendo mayor concentración entre los 40 y 69 años. Mientras que los primeros recuerdos de vinculación al oficio remiten a la infancia en los casos de cultores cuyos padres y/o abuelos se dedicaron a la carpintería de ribera; y a la adolescencia por experiencias laborales muchas veces ligadas al trabajo con madera; finalmente el permanente trabajo y la consolidación de saberes se reconoce sobre los 20 años y luego de haber participado en diferentes proyectos constructivos, en más de algún astillero, dentro y fuera de la región.

Quienes cumplen labores como *ayudantes*, realizan trabajos específicos que son claves en una embarcación, siempre guiados por el maestro, en las distintas etapas de la construcción. Incluye terminaciones de madera como *calafatear* o *estopar*, así como también el apoyo en el traslado de piezas de madera, elaboración y montaje de las estructuras. Participan además soldadores, eléctricos y quienes aplican barnices, resinas o pintura, en las fases finales de una obra. Estos ayudantes, generalmente menos cercanos a la carpintería de ribera porque son quienes manejan conocimientos que, en el caso de las instalaciones eléctricas y realización de soldadura, también son especializados, se encuentran en las fases avanzadas del proceso constructivo, fundamentales para la funcionalidad de una embarcación según su propósito o destino. Finalmente, otro conjunto de ayudantes apoya el momento final del proceso constructivo que es la *botadura al mar*.

La mayoría de los cultores se sitúan en sectores rurales o periurbanos, y pocos en áreas urbanas. Si bien es una manifestación con amplia presencia en la región, presenta mayor concentración de cultores en las comunas de Hualaihué, Calbuco y Quellón. Cabe señalar que, en sectores rurales y aislados de la comuna de Quellón, el conocimiento de la carpintería de ribera está muy extendido, observándose que muchas casas situadas en el bordemar presentan el característico tubo de fierro para cocer tablas, y en el verano se puede ver a sus habitantes reparando y haciendo mantención a sus embarcaciones. Así como en estos sectores aislados, en las islas del mar interior hay quienes esporádicamente realizan labores de reparación y mantención, sin que sean considerados carpinteros de ribera necesariamente.

²⁸ En el momento de validación del estudio, se incorporó a un cultor de Chonchi.

Casi la totalidad son hombres. Sólo un par de ellos menciona la ayuda directa de su pareja o esposa en el trabajo. Existe, sin embargo, una mujer reconocida como carpintera de ribera, que estuvo bastante dedicada a la construcción participando del trabajo junto a su esposo, en la comuna de Quellón²⁹. La mayoría de los cultores no adscribe a pueblos originarios, como tampoco vinculan sus saberes con tradiciones indígenas. En la región un total de 10 personas entrevistadas adscriben al pueblo mapuche huilliche.

3.2 CARACTERIZACIÓN DE CULTORES/AS

Durante el periodo de estudio, se identificó la existencia de al menos 137 cultores del oficio. De ellos, 54 de ellos fueron contactados. El número de maestros, sin embargo, puede aumentar en nuevos estudios a realizar, tal como ocurrió en el desarrollo de este estudio ya que inicialmente se estimó un número aproximado de 100 cultores, cifra que aumentó a 137 a partir de datos aportados por carpinteros de ribera de la región y una vez avanzado el desarrollo de las actividades en terreno³⁰. Los carpinteros de ribera se distribuyen por gran parte de la costa de las comunas incluidas en el estudio; sin embargo, existen concentraciones significativas en tres comunas: Calbuco con 26 cultores, Quellón con 35, y Hualaihué con 42. Esta situación se asocia con que estas localidades han sido centros importantes en el desarrollo y comercialización de la pesca artesanal, contaron tempranamente con industrias conserveras que compraban el producto del buceo, y presentan importantes flotas de pesca en la actualidad. La distribución por comuna de los carpinteros de ribera identificados es la siguiente:

Tabla 15: Número de Carpinteros de ribera contactados y total por comuna.

Comunas	Entrevistados	No entrevistados	Total
1. Quellón	10	25	35
2. Calbuco	17	9	26
3. Hualaihué	14	28	42
4. Cochamó	0	2	2
5. Castro	1	5	6
6. Quinchao	1	3	4
7. Chonchi	2	0	2
8. Queilen	1	1	2
9. Maullin	2	0	2
10. Puerto Montt	1	1	2
11. Ancud	5	2	7
12. Dalcahue	0	3	3
13. Quemchi	0	4	4
TOTAL	54	83	137

²⁹ Su nombre es Rosa Erica Velázquez, vive en Quellón Viejo y su identificación ocurrió en la última actividad realizada en Quellón, de validación grupal entre cultores entrevistados de la localidad, cuando se consultó por el nombre de otros constructores que no estaban en el listado.

³⁰ No se incluyen en este total, algunos carpinteros de ribera previamente señalados que, en el período de estudio, se habían trasladado de región o bien ya no estaban vigentes en el oficio, dada su edad avanzada.

El 75% de los carpinteros documentados, se ubica en las comunas Calbuco, Quellón y Hualaihué, mientras que el 25% restante se distribuye en otras localidades de la región³¹. El territorio de la comuna de Hualaihué presenta además algunas características especiales. En Hualaihue se identificaron 42 cultores, la mayoría de ellos independientes, mientras que en el número de Quellón se incluyen, por petición expresa de los cultores locales, a carpinteros que trabajan como ayudantes. Pero, además, varios de los carpinteros de ribera que hoy están en Calbuco fueron originarios de Hualaihue. La costa de Hualaihue hasta hace pocos años presentaba una situación de aislamiento en cuanto a conectividad terrestre, lo que motivó un alto desarrollo de la navegación, tanto como en cualquier isla del mar interior. Sin embargo, a diferencia de las islas, los habitantes de “la cordillera” (como se llama a la costa continental), desarrollaron históricamente una actividad económica basada fuertemente en el comercio, a diferencia de las islas que estaban, comparativamente y en un continuum, más cercanas a la autosubsistencia. La mercancía que desde la costa de Hualaihue se llevaba a los centros poblados de Puerto Montt, Calbuco o Chiloé, incluía especies voluminosas: leña, madera aserrada, y estacas de ciprés, además del marisco y pescado secos como productos comunes a todo el mar interior. Por ello, el desarrollo de embarcaciones relativamente grandes, especialmente la lancha velera característica de esta zona resultó en una necesidad ineludible, sumado a la complejidad de cruzar el golfo de Ancud, amplia extensión de mar que presenta condiciones difíciles de navegación con todos los vientos. En las comunas de Castro y Ancud, fueron identificados 6 y 7 cultores respectivamente, y en el resto de las comunas alrededor de dos o tres cultores por comuna.

De los 137 cultores, 54 fueron entrevistados. Los restantes no participaron por distintos motivos. Un grupo importante no accedió a colaborar con la investigación, esto ocurrió parcialmente en las comunas de Hualaihue y totalmente en la comuna de Castro. Así también, un número menor manifestó la voluntad de participar, pero finalmente no estuvieron disponibles para la entrevista, o no pudieron ser entrevistados por razones de fuerza mayor, generalmente viajes fuera de la región, o porque resultó imposible ubicarlos oportunamente. Finalmente, un grupo no menor, de 40 cultores, sólo fueron validados o identificados durante los talleres de validación realizados al final del proceso. También hubo cultores no identificados (NN) y otros que se pudo visitar. Se incluye a astilleros mapeados al ser avistados en terreno (generalmente durante la navegación por el mar interior), o por datos fidedignos entregados por pescadores u otros carpinteros de ribera.

Para definir quiénes son considerados como carpinteros de ribera, se sondeó la opinión de los carpinteros de ribera de mayor prestigio en cada territorio, primero en el proceso contacto y entrevistas, y luego en la etapa de validación. En la primera etapa, es decir al abordar el tema de manera individual, hubo consenso casi unánime en cuanto a que los carpinteros de ribera son los *maestros* que dirigen o se hacen cargo de la construcción de una embarcación, pero que además ponen manos a la obra directamente. Es decir, no fue validado como carpinteros de ribera a

³¹ El reconocimiento del conjunto de cultores estuvo basado en el reconocimiento entre pares durante el desarrollo del estudio. En este contexto, las menciones incluyeron a quienes eran maestros que se dedicaban al oficio con conocimientos para la construcción de una embarcación completa, siendo responsables de una obra en su totalidad. No obstante, en el proceso de validación colectiva realizado en Calbuco, Hualaihué y Quellón, se revisó nuevamente el concepto y se buscó verificar el listado de cultores. Como resultado del proceso, se solicitó incorporar a aquellos maestros que hacen reparaciones de las embarcaciones y/o son ayudantes de otros carpinteros de ribera, en el listado de los maestros identificados en la región.

quienes se relacionan con el oficio, reciben trabajos y coordinan su ejecución, pero sin trabajar directamente en la construcción. Muchos de los consultados tampoco consideraron como carpinteros de ribera a aquellos que sólo realizan reparaciones de embarcaciones, sin haber nunca construido una de principio a fin. Posteriormente, en la etapa de validación, al presentar esta definición de límite entre quienes son y no son carpinteros de ribera, todos validaron el criterio de que el carpintero de ribera debe trabajar con sus propias manos en la obra, pero al contrario de lo anteriormente visto, consideraron que los que reparan embarcaciones también son carpinteros de ribera, aunque nunca hayan construido una embarcación de principio a fin. Aún más, varios afirmaron que reparar una embarcación es más difícil aun, que construirla desde el principio. Luego, al preguntar por los ayudantes, hubo consenso en que éstos también deben ser considerados carpinteros de ribera, dado que son aprendices que en cualquier momento podrán iniciar solos a la construcción de una embarcación. Esto resulta especialmente válido para los jóvenes que demuestran habilidades para ser potenciales continuadores del oficio. En el taller de validación realizado en Quellón, los cultores señalaron que incluso todas las personas que trabajan en la construcción de una embarcación³² son parte del gremio de los carpinteros de ribera. Esto incluiría a aquellos que son siempre ayudantes y a los estopadores (una labor muy específica).

Los carpinteros de ribera son llamados, también, *maestros de ribera o maestros de marina*, ya que en el lenguaje tradicional de Chiloé se le llama *marina* a la costa del mar. Sin embargo, ellos mismos ya adoptaron el nombre de carpinteros de ribera como propio, y es el que prefieren para identificarse como grupo de cultores.

Imagen 15: Encuentro con Carpinteros de Ribera en Calbuco

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

A continuación, presentamos el listado de cultores identificados en la Región de Los Lagos. Son tablas de 13 comunas en las que se indica el grado de identificación o referencias logradas en este estudio: i) E: Entrevistado 2018-19; ii)RP: registrado previamente; iii)NR: Identificado pero no registrado y vi) THV: Tesoro Humano Vivo. También se señala la edad y la localidad o sector en el que se ubican.

³² Se subentiende que es respecto a la construcción en madera, no a los accesorios de metal y fibra de vidrio que generalmente son encargados a maestros externos.

Tabla 16: Carpinteros de ribera de la comuna de Calbuco.

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E - RP	Erico Vargas		Isla Quihua
2	E	Estanislao Zúñiga		El Rosario
3	E	Gabriel Almonacid		San Rafael / Caracolito
4	E	Guillermo Almonacid		San Rafael / Caracolito
5	E	José Hugo Almonacid		San Rafael / Caracolito
6	E	José Marín		Llaco Bajo
7	E	José Miguel Almonacid		El Rosario
8	E	José Santiago Oyarzo		San Rafael / Caracolito
9	E	Miguel Almonacid		San Rafael / Caracolito
10	E	Luis Almonacid		El Rosario
11	E	Pablo Zúñiga		Calbuco
12	E	Rodolfo Uribe		El Rosario
13	E	Sebastián Huirimilla		San Rafael / Caracolito
14	E	Sergio Almonacid		San Rafael / Caracolito
15	E	Luis Arcadio Zúñiga		Isla Guar
16	E	Hugo Almonacid		San Rafael / Caracolito
17	E	Víctor Segundo Almonacid		San Rafael / Caracolito
18	NR	Exequiel Velázquez		Punta Quihua
19	NR	NN Almonacid		Poza Pureo
20	NR	Cristopher Almonacid		San Rafael / Caracolito
21	NR	Jonathan Almonacid		San Rafael / Caracolito
22	NR	Franco Danilo Díaz		San Rafael / Caracolito
23	NR	John Maicol Almonacid		San Rafael / Caracolito
24	NR	César Vargas		San Rafael / Caracolito
25	NR	Adrián Zúñiga Mansilla		s/i
26	NR	Juan Néstor Mancilla Velázquez		s/i

Tabla 17: Carpinteros de ribera de la comuna de Hualaihue.

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E	Jaime Gallardo		Mañihueico
2	E	Ricardo Vargas		La Poza
3	E	Robinson Oyarzo		La Poza
4	E	Marcelo Hauffmann		Quildaco Bajo
5	E	José Rafael Uribe		Quildaco Bajo

6	E	Héctor Uribe	Quildaco Bajo
7	E	Eliazarr Ojeda	Tentelhue
8	E	Benigno Marín	Punta Huron
9	E	Juan Faúndez	Punta Poe
10	E	Luis Orlando Soto	Cheñue
11	E	Juan Ángel Ruiz	Hualaihue Estero
12	E	José Gastón Uribe	Pichicolo
13	E	Nelson Asenjo	Hornopiren
14	E	Guido Gonzalez	Hornopiren
15	RP - THV	José Percio Mautor (Pepe Mautor)	Mañihueico
16	RP - THV	José Artemio Soto	Mañihueico
17	NR	Víctor Ricardo Vargas Almonacid	La Poza
18	NR	Pedro Almonacid	La Poza
19	NR	José Mautor	Contao
20	NR	Rubén Uribe	La Poza
21	NR	Rigo Uribe	La Poza
22	NR	Jorge Gutiérrez y Omar Gutiérrez.	La Poza
23	NR	Jacinto Mansilla	La Poza
24	NR	Luis Mansilla	La Poza
25	NR	José Mansilla	La Poza
26		Juan Mansilla	La Poza
27	NR	Manuel Uribe	Quildaco Bajo
28	NR	Sixto Hauffmann	Quildaco Bajo
29	NR	Rolando Velázquez	Entrada Estero Muy
30	NR	Sr. Barría, Restaurant El Velerito	Tentelhue
31	NR	Alejandro Vargas	Quildaco Muy
32	NR	Familia Zúñiga	Isla de Aulen
33	NR	José Ojeda Mansilla	Punta Nao
34	NR	Marcos Almonacid	Rolecha
35	NR	Lizardo Gonzalez	El Manzano
36	NR	José Miguel Gonzales	El Manzano
37	NR	Juan Hauffmann	Contao
38	NR	Diógenes Andrade	Puente Muy
39	NR	Juan Almonacid	Puelche
40	NR	Juan Bautista Oyarzo Vargas	La Poza
41	NR	Francisco Vargas Hauffmann	La Poza
42	NR	Celso González	Muy

Tabla 18: Carpinteros de ribera de la comuna de Ancud.

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E	Ernesto Guerrero		Manao
2	E	Luis Cárdenas		Ancud / Pudeto
3	E	Francisco Huineo		Ancud / Pudeto
4	E	Rodrigo Paidanca		Ancud / Lamecura
5	E	Manuel Vargas		Ancud / Pudeto
6	NR	René Reyes		Ancud / Pudeto
7	NR	Pedro Soto		Ancud

Tabla 19: Carpinteros de ribera de la comuna de Puerto Montt.

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E	Segundo Arturo Vargas		Puerto Montt / Tenglo Bajo
2	NR	Héctor Villarroel		Isla Tenglo / Punta Tenglo

Tabla 20: Carpinteros de ribera de la comuna de Quellón.

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E	Adalio España		Quellón
2	E	Alberto Saldivia		Cheter
3	E	Ariel Quevedo		San Antonio
4	E	Bernardino Bórquez		Oqueldan
5	E	Bernardo Díaz		Quellón
6	E	Domingo Contreras		Cheter
7	E	José Ambrosio Aguilar		Quellón
8	E	Mario Saldivia		Cheter
9	E	Cesar Omar Hernández Tabie		Quellón Viejo
10	E	Raúl Villegas		Chaiguao
11	NR	Mario Triviño		Quellón
12	NR	Baldomero Almonacid		Quellón
13	NR	Juan Vargas		Quellón
14	NR	Segundo Penoi		Quellón
15	NR	Hugo Barquero		Quellón
16	NR	Nicolás Aguilar		Quellón

17	NR	Leonel Quisel	Quellón
18	NR	Juan Barahona	Quellón
19	NR	Juan Millachini	Quellón
20	NR	Jorge Andrade	Quellón
21	NR	Cristian Hauffman Aguilar	Quellón
22	NR	Ricardo Panicheo	Quellón
23	NR	Rubén Chiguay	Quellón
24	NR	Miguel Muñoz	Yaldad
25	NR	Benjamín Vera Huenten	Laitec
26	NR	Arturo Vera Lepío	Laitec
27	NR	Juan Carlos Soto Low	Laitec
28	NR	Erwin Low	Laitec
29	NR	Julio Álvarez	Quellón
30	NR	Rosa Érica Velázquez	Quellón Viejo
31	NR	Luis Guerrero	Quellón
32	NR	Erwin	Quellón
33	NR	Vicente Andrade Pérez	Laitec
34	NR	Orlando Colivoro	Quellón
35	NR	Fernando Rebhein	Auchac

Tabla 21: Carpinteros de ribera de la comuna de Quinchao.

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E	Ramiro Millalonco		Isla Apiao / Metahue
2	NR	Juan Millalonco		Isla Apiao / Metahue
3	NR	Francisco Colin		Isla Apiao / Huechapiapo
4	NR	NN		Isla Chaulinec / Capilla Antigua

Tabla 22: Carpinteros de ribera de la comuna de Castro.

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E	Elson González		Castro / Río Gamboa
2	NR	Pedro Peranchiguay		Nercon
3	NR	David Pacheco		Nercon
4	NR	José y Pablo Pacheco		Nercon
5	NR	NN		Curahue
6	NR	NN		Curahue

Tabla 23: Carpinteros de ribera de la comuna de Queilen.

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E	José Nicanor Vera		Queilen
2	NR	NN Santana		Isla Tranqui / San José

Tabla 24: Carpinteros de ribera de la comuna de Dalcahue.

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	RP	Daniel Barría		San Juan
2	RP	José Ojeda		San Juan
3	NR	Héctor Bahamonde		San Juan

Tabla 25: Carpinteros de ribera de la comuna de Chonchi.

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E	César Bahamonde		Rauco
2	E	José Colivoro		Quinched

Tabla 26: Carpinteros de ribera de la comuna de Quemchi.

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	NR	José Triviño		Isla Caucahue / Morro Lobo
2	NR	NN		Isla Mechuque
3	NR	NN		Colo - Montemar / al fondo del estero de Colo
4	NR	NN		Isla Butachauque / Estero

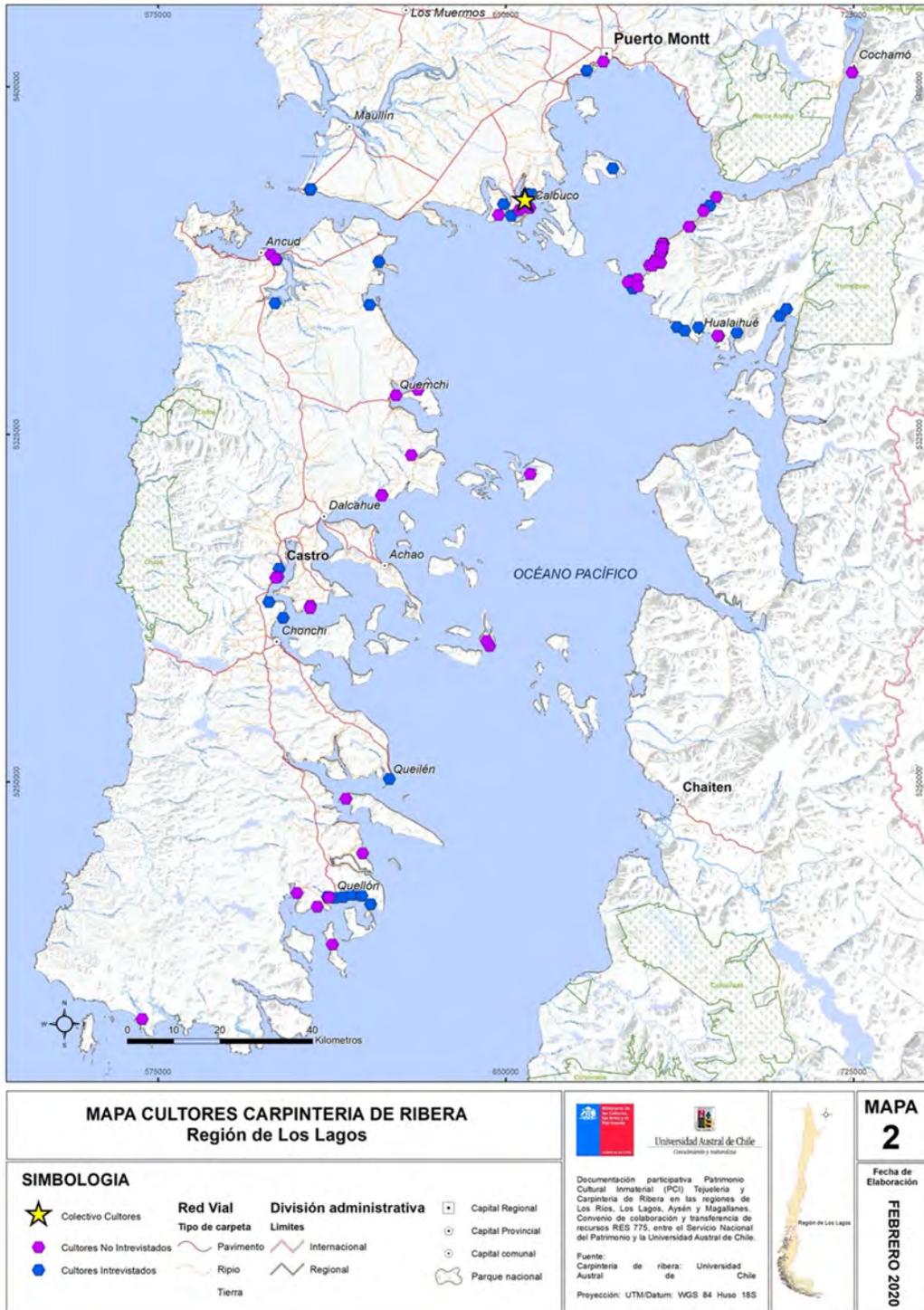
Tabla 27: Carpinteros de ribera de la comuna de Maullin.

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	E	Juvenal Almonacid		Carelmapu
2	E	Carlos Uribe		Carelmapu

Tabla 28: Carpinteros de ribera de la comuna de Cochamó.

N°	E: Entrevistado 2018-19; RP: registrado previamente; NR: Identificado pero no registrado THV: Tesoro Humano Vivo	Nombre	Edad	Localidad / Sector
1	NR	Lupercio Vargas	-	Cochamó
2	NR	Remigio Ojeda	-	Cochamó

Imagen 16. Mapa de Cultores, Región de Los Lagos. Elaborado por Barthélémy Charré.



3.3 CARACTERIZACIÓN DE CULTORES/AS

3.3.1 CARACTERIZACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA

En el marco de este estudio, fueron identificados 137 carpinteros de ribera en el área de estudio. La mayoría de los cultores se sitúan en sectores rurales o periurbanos, y unos pocos en áreas netamente urbanas. Entre estos últimos, destacan uno en Puerto Montt (Sector Tenglo Bajo), dos en Hornopirén, y unos 20 en la ciudad de Quellón, aunque no todos ellos trabajan necesariamente en tales ciudades. Casi la totalidad de los carpinteros de ribera son hombres, y sólo un par de ellos menciona la ayuda directa de sus parejas en el trabajo. Se identificó a una sola mujer reconocida como carpintera de ribera, en la comuna de Quellón, la cual ha trabajado siempre junto a su esposo, también carpintero de ribera.

En las comunas que presentan mayor número de cultores, los promedios etarios son los siguientes:

Tabla 29: Promedio etario de carpinteros de ribera, de 4 comunas de la Región de Los Lagos.

Comunas	Nº de entrevistados	Promedio Etario
Calbuco	17	48,9
Hualaihué	14	55,5
Ancud	5	58,6
Quellón	10	60,4

Al concentrar datos, encontramos mayor número de cultores entre los 40 años y 70 años de edad, cuyo promedio etario es de 54 años. Los cultores más jóvenes contactados, entre 20 y 39 años, son de Calbuco, y los mayores -de más de 70 años- de Hualaihué, de Quellón y también de Calbuco.

Tabla 30: Tramo etario de Carpinteros de Ribera, Región de Los Lagos.

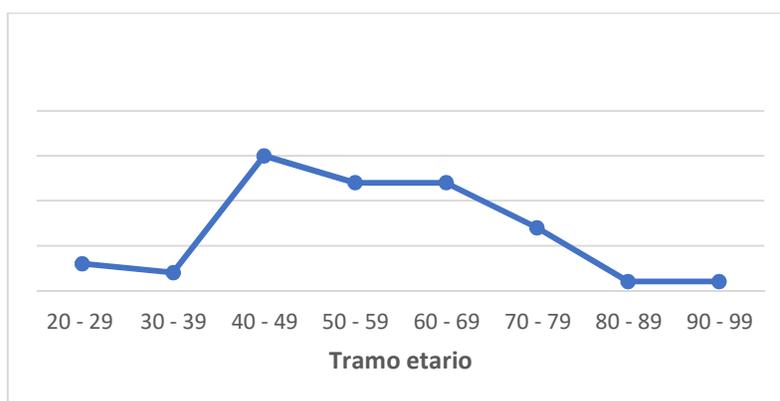
Tramo etario	Nº de cultores	Promedio etario
Entre 20 y 39 años	5	31 años
Entre 40 y 69 años	39	54 años
Sobre 70 años	9	76 años



Imagen 17: Embarcación pesquera, de madera, enfibrada, Calbuco. Foto: M. González.

Cabe destacar la relevancia de este dato, considerando que, en las trayectorias de vida asociadas al oficio, en los cultores entrevistados, el momento de aprendizaje inició en la infancia y luego se fue profundizando en adolescencia y juventud, consolidándose en la adultez.

Figura 2: Curva etaria de Carpinteros de Ribera. Región de Los Lagos.



La mayoría de los cultores no adscribe a ninguna identidad indígena. Un grupo de alrededor de 10 personas adscriben al pueblo mapuche, en su identidad territorial williche, sin embargo, ninguno de ellos demostró un especial apego a esta adscripción en su construcción identitaria. También llama la atención la escasa frecuencia de apellidos indígenas en el universo de cultores identificados, incluso en territorios con alto porcentaje de población declarada como tal. Por ejemplo, en Quellón sólo cinco cultores tienen su primer apellido indígena, en un universo de 33, mientras que el porcentaje comunal de población indígena es de 49%. En la comuna de Hualaihué, que es la que presenta el mayor número de cultores identificados (42), ninguno tiene apellido indígena. La comuna de Hualaihue tiene un porcentaje de población indígena de 35%. En relación a la variable etaria, encontramos a carpinteros de ribera entre los 28 y 95 años, correspondiente a las comunas de Calbuco y Quellón, respectivamente.

3.3.2 CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA:

“Falta de capital, porque el trabajo da para vivir nomas, ese es el problema, sino cualquiera lo hiciera, pero el problema es que no alcanzan los recursos. Es por eso por lo que nadie lo hace. Porque el trabajo que hace uno da para vivir nomas, es un trabajo como cualquier otro” (Actividad grupal de Validación, Calbuco, 2019).

La situación socioeconómica de los carpinteros de ribera se encuentra estrechamente relacionada a su oficio. Aunque no contamos con datos específicos que permitan describir a nivel individual o familiar, variables como: escolaridad, vivienda, conectividad, seguridad social e ingresos³³ tal como los datos -de carácter privado- disponibles en el Registro Social de Hogares; la información relevada en el desarrollo del estudio permite aproximaciones generales que otorgan información de contexto necesarias a profundizar en próximos estudios, si fuera el interés³⁴. Tal como se presenta en el capítulo 5, las condiciones de trabajo y las dinámicas productivas, constituyen un tema de preocupación permanente en el desempeño de los cultores, ya que impacta significativamente en la situación socioeconómica de sus familias³⁵. Si bien existe variabilidad amplia de las condiciones con las que cuentan, se reconoce en común:

- i) Inestabilidad laboral, relevante en medición de vulnerabilidad social.
- ii) Falta de seguridad social. La cobertura de salud o médica es resuelta a través de consultas al servicio público mientras que no se cuenta con participación en sistemas de previsión.
- iii) Escolaridad incompleta, en gran parte de los cultores. En general, el nivel de escolaridad no alcanza a enseñanza básica completa.

Dentro de la diversidad esperable en tan amplio grupo, existen pocos cultores que se han constituido como pequeños empresarios alcanzando cierta seguridad económica, que se expresa en la posesión de vivienda de buena calidad, vehículos, y/o lanchas. No obstante, lo que parece predominar, es una situación no tan favorable. Los carpinteros de ribera mayoritariamente se quejan de las condiciones materiales de trabajo ya que la mayoría no posee galpones adecuados y no cuentan con capital suficiente como para tener acopios de madera u otras condiciones que les permitan trabajar en la modalidad de obra vendida, sino que dependen de los clientes (armadores) para conseguir la madera y otros materiales necesarios, lo que suele enlentecer el proceso de trabajo³⁶. La baja escolaridad es un factor que contribuye a mantener desventaja frente a opciones para fortalecer las capacidades económicas y productivas de los cultores. Si bien, existe expresa resistencia en la mayoría, de formalizar su oficio como pequeños empresarios³⁷, el desconocimiento de redes y capacidades de financiamiento a través de instancias estatales contribuye a mantener condiciones laborales y productivas poco adecuadas.

³³ El sistema de registro social de hogares tiene por principio proteger la información de las familias que lo solicitan. Sólo, las personas encuestadas, pueden acceder a sus propios datos.

³⁴ Es un tema compatible con el estudio de rentabilidad del oficio, que requiere abordajes específicos en torno a la actividad productiva y laboral de los carpinteros de ribera de la región.

³⁵ En general, también es un factor considerado muy relevante para explicar los problemas de transmisión del oficio.

³⁶ Este tema también se aborda en el capítulo de las problemáticas, siendo un indicador contundente de la precariedad del mercado en que se mueven, en que la competitividad tampoco les permite subir los precios. A pesar de que muchos carpinteros afirman “cobrar bien”, este criterio no se condice con una visión empresarial.

³⁷ Uno de los motivos por los que ha sido complejo acceder a información socioeconómica y productiva es la desconfianza de participar en instancias que los convoquen, porque se sospecha que pueda existir interés de parte

No obstante lo anterior, podemos también caracterizar la configuración de dos grupos de carpinteros de ribera. Aquellos que habiendo o no logrado una situación económica mejorada, han logrado adaptarse a las nuevas exigencias legales de todo tipo, incluyendo en muchos casos la formalización ante el S.I.I. como pequeños empresarios, obteniendo o buscando la obtención de concesiones marítimas, trabajando con maderas extraídas con autorización, etc., o que proyectan lograr resolver estas dificultades.

Por otro lado, existe otro grupo de maestros que no parecen adaptarse a estas exigencias, o en todo caso están retrasando su adaptación, ya sea porque son personas de mayor edad que no se proyectan por muchos más años en la labor o piensan cambiar de rubro ante el aumento de las de normativas (que les representan serias dificultades). También se encuentra en este grupo, a aquellos cultores de distintas edades, que prefieren mantener modos no formalizados o institucionalizados de trabajo, característicos de este tradicional oficio en el territorio.

La mayoría de los carpinteros de ribera tiene habilitados sus talleres en terrenos de playa, es decir, sobre la línea de alta marea, pero también usan la playa misma o espacio intermareal, para realizar reparaciones de embarcaciones, y para el traslado de las embarcaciones desde el astillero hasta el mar. Un segmento menor de cultores trabaja dentro de sus propios predios, o usan ambos espacios dependiendo del tamaño de la embarcación a construir. En cualquiera modalidad, los carpinteros de ribera no cuentan con galpones adecuados para la construcción de embarcaciones grandes. Aunque el problema de los galpones no esconde sólo una falta de capital. Muchas veces está la inseguridad en el uso de estos espacios, por falta de regularización de la tierra, o falta de concesiones marítimas, que desmotivan la inversión en infraestructura³⁸. En el estudio, se detectó que solo 35 cultores cuentan instalaciones como las descritas, 23 en estado regular o insuficiente y 12 en mal estado.

Tabla 31: Instalaciones de trabajo y calidad. Datos regionales.

Cuenta con Instalaciones Sí/No	En estado regular o insuficiente	En mal estado.	Total de Cultores
Sí	23	12	35
No			15
S/información			3
Total	23	12	53

La ausencia de instalaciones de trabajo refiere al trabajo que se realiza a cielo abierto, es decir, en ausencia de todo tipo de construcción que tenga por objetivo proteger de las condiciones climáticas. A nivel comunal, los datos se presentan en la siguiente tabla.

No obstante, aun en el caso de aquellos que tienen su astillero dentro de sus predios debidamente regularizados, las instalaciones suelen ser precarias y pequeñas, o bien se improvisan techumbres acordes al tamaño de la embarcación en la que se trabaja. Para caracterizarlas, se establecieron dos tipologías:

del Estado, a través de este estudio, de avanzar en la formalización de los carpinteros de ribera como pequeños empresarios.

³⁸ Aunque el problema de los galpones no esconde sólo una falta de capital. Muchas veces está la inseguridad en el uso de estos espacios, por falta de regularización de la tierra, o falta de concesiones marítimas, que desmotivan la inversión en infraestructura.

- **Cuenta con Instalaciones en estado regular o insuficientes:** Considera techo fijo y paredes que protegen de viento y lluvia, al menos de forma estable. Las instalaciones no ofrecen aislación climática. No cuentan con piso. Son instalaciones de material ligero.
- **Cuenta con instalaciones en mal estado:** No cuenta con techo ni paredes. Cabe aquí la recurrente utilización de nylon o PVC (como techo/carpa) por el tiempo que demora la construcción de una embarcación.

Tabla 32: Instalaciones de trabajo y calidad. Datos comunales.

Comunas	Regular insuficiente estado	e Mal estado	No	No aplica	Nº de cultores
Calbuco	3	8	6		17
Ancud	1		4		5
Hualaihué	7	3	3	1	14
Quellón	6		2	2	10
Castro	1				1
Chonchi	1				1
Puerto Montt	1				1
Quinchao	1				1
Mauñin	2				2
Queilen		1			1
Total	23	12	15	3	53

Tal como fuera señalado anteriormente, la obtención de una concesión de uso de suelo para la construcción de embarcaciones, suele ser un trámite largo y burocrático, que requiere de viajes a las capitales provinciales o regionales, y por ende gastos, pérdida de días de trabajo, entre otras variables que desmotivan a emprender este camino. Es también relevante para la caracterización socioeconómica, profundizar en estas variables, en la perspectiva de lograr una comprensión pertinente.

En síntesis, la situación socioeconómica de los carpinteros de ribera, así como en las condiciones materiales en que desarrollan su trabajo, confluyen no sólo variables comerciales o de gestión financiera, sino también componentes culturales y geográficos, determinantes para su comprensión.

Finalmente, presentamos un listado que informa sobre las condiciones de trabajo con que cuentan los carpinteros de ribera de la Región de Los Lagos.

Tabla 33: Instalaciones de trabajo y calidad, por carpintero de ribera, Región de Los Lagos.

Nº	Comuna / Provincia	Nombre	Localidad / Sector	Instalaciones Sí/No	Regular	Mala
1	Quellón / Chiloé	Adalio España	Quellón	No aplica		
2		Alberto Saldivia	Cheter	Sí	x	
3		Ariel Quevedo	San Antonio	No		
4		Bernardino Bórquez	Oqueldan	No aplica		
5		Bernardo Díaz	Cheter	Sí	x	
6		Domingo Contreras	Cheter	Sí	x	

7		José Ambrosio Aguilar	Quellón	Sí	x	
8		Mario Saldivia ³⁹	Cheter	Sí	x	
9		Cesar Omar Hernández	Quellón Viejo	Sí	x	
10		Raúl Villegas	Chaiguao	No		
11	Calbuco / Llanquihue	Erico Vargas	Isla Quihua	Sí	x	
12		Estanislao Zúñiga	El Rosario	No		
13		Luis Arcadio Zúñiga	Isla Guar	No		
14		José Marín	Llaco Bajo	No		
15		Gabriel Almonacid	San Rafael / Caracolito	No		
16		Guillermo Almonacid	San Rafael / Caracolito	No		
17		José Santiago Oyarzo	San Rafael / Caracolito	No		
18		José Miguel Almonacid	El Rosario	Sí		x
19		Luis Almonacid	El Rosario	Sí	x	
20		Rodolfo Uribe	El Rosario	Sí	x	
21		José Hugo Almonacid	San Rafael / Caracolito	Sí		x
22		Miguel Almonacid	San Rafael / Caracolito	Sí		x
23		Pablo Zúñiga	San Rafael / Caracolito	Sí		x
24		Sebastián Huirimilla	San Rafael / Caracolito	Sí		x
25		Sergio Almonacid	San Rafael / Caracolito	Sí		x
26		Hugo Almonacid	San Rafael / Caracolito	Sí		x
27		Víctor Segundo Almonacid	San Rafael / Caracolito	Sí		x
28	Hualaihue / Palena	Jaime Gallardo	Mañihueico	Sí		x
29		Ricardo Vargas	La Poza	Sí	x	
30		Robinson Oyarzo	La Poza	No		
31		Marcelo Hauffmann	Quildaco Bajo	Sí		x
32		Rafael Uribe	Quildaco Bajo	no aplica		
33		Héctor Uribe	Quildaco Bajo	Sí	x	
34		Eleaser Ojeda	Tentelhue	Sí	x	
35		Benigno Marín	Punta Hurón	No		
36		Juan Faúndez	Punta Poe	No		
37		Luis Orlando Soto	Cheñue	Sí	x	
38		Juan Ángel Ruiz	Hualaihue Estero	Sí	x	
39		José Gastón Uribe	Pichicolo	Sí		x
40		Nelson Asenjo	Hornopiren	Sí	x	
41		Guido Gonzalez	Hornopiren	Sí	x	
42	Castro / Chiloé	Elson Gonzalez	Castro - Gamboa	Sí	x	
43	Quinchao / Chiloé	Ramiro Millalonco	Quinchao (Apiao)	Sí	x	
44	Chonchi / Chiloé	César Bahamonde	Chonchi (Rauco)	Sí	x	
45	Queilen / Chiloé	José Nicanor Vera	Queilen	Sí		x
46	Maulin / Llanquihue	Juvenal Almonacid	Carelmapu	Sí	x	
47		Carlos Uribe	Carelmapu	Sí	x	
48	Pto Montt / Llanquihue	Segundo Arturo Vargas	Puerto Montt	Sí	x	
49	Ancud	Ernesto Guerrero	Manao	No		
50		Luis Cárdenas	Ancud / Pudeto	No		
51		Francisco Huineo	Ancud / Pudeto	No		
52		Rodrigo Paidanca	Ancud / Lamecura	Sí	x	
53		Manuel Vargas	Ancud / Pudeto	No		

³⁹ Se señala que este cultor es el único en la región que cuenta con Concesión marítima al día, junto con un galpón que opera de astillero en terreno privado frente a la concesión.

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Imagen 18. Guido Gonzalez (52), carpintero de ribera, Hornopiren, Comuna de Hualaihue

3.4 ROLES Y DINÁMICAS INTERNAS DEL ELEMENTO

“...Ese, por ejemplo, es el estopador, es el calafatero, pero también está dentro del mismo grupo que se trabaja en la construcción de ribera. No lo vamos a dejar aparte...” (Encuentro grupal de Validación en Quellón, junio 2019).

El oficio de la carpintería de ribera se articula casi exclusivamente en la figura del maestro carpintero, el que puede o no apoyarse en otras personas que cumplen roles secundarios, o así considerados, en la construcción de una embarcación. Recurrir a terceros que ayuden a resolver algunas etapas del proceso constructivo, depende de varios factores, por ejemplo, la carga de trabajo que tenga el maestro, la disponibilidad de materias primas, y la envergadura de la obra. Generalmente lo hacen. El carpintero de ribera requiere de al menos un ayudante en momentos determinados del proceso constructivo. En varios casos este rol lo cumple un familiar, los hijos y la esposa del maestro, especialmente en zonas rurales en el que se realiza un trabajo aparentemente más solitario. Sin embargo, a medida que las embarcaciones han ido creciendo en tamaño, este rol se ha delegado a un ayudante pagado o confiado a algún hijo ya adulto, que muchas veces se proyectó como el continuador de la tradición. En la actualidad, es posible encontrar la presencia permanente de uno, dos, o varios ayudantes estables en torno a un proyecto constructivo, los que suelen ser considerados como *carpinteros de ribera en proceso de formación*, tal como el caso del Astillero de Caracolito, en Calbuco.

La participación de los ayudantes en el proceso constructivo se articula según etapas del proceso⁴⁰ que hemos organizado en tres amplias categorías: Pre-producción, Producción y Post producción. En general, la participación de los ayudantes ocurre en las dos primeras etapas, con mayor intensidad en la fase de producción de una nave.

⁴⁰ Se desarrolla con mayor profundidad en apartado sobre Descripción del elemento N° 4.5.

En Pre-producción se encuentran aquellas actividades relacionadas con la fase de búsqueda de materiales y materia prima para realizar la construcción, que se inicia una vez recibido y acordado un trato con el armador/a que solicita la embarcación. En esta etapa, participan saberes relevantes para la carpintería de ribera especialmente en lo relativo a la obtención de maderas con formas curvas para ciertas piezas que se requieren, como la roda, el codaste, la albitana y ciertas cuadernas. Aunque en el pasado estas maderas eran buscadas por el mismo maestro constructor, en la actualidad esta labor se suele encargar a personas que tienen acceso a bosques nativos, cuestión que en muchos lugares resulta cada vez más difícil, debido a la degradación de los bosques y su reemplazo por plantaciones, tierras agrícolas o urbanizaciones. En la actualidad, existen ciertos proveedores especializados de este tipo de piezas de madera. 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 la categoría producción se incluyen todas las etapas de la elaboración de una embarcación, desde el diseño y creación de estructuras, montaje, posterior armado y terminaciones, hasta la instalación de equipos eléctricos según sea necesario. En cada etapa participan ayudantes que, de acuerdo a capacidades y habilidades, van adquiriendo conocimientos especializados en cada componente, siendo receptores de saberes claves, así como también contribuyendo en procesos de adaptación según requerimientos del medio económico y productivo en el que participan.

En el proceso de aprendizaje del oficio, algunos cultores valoran el haber podido ser ayudantes en diversos astilleros, incluso de territorios distintos, ya que esto les permitió aprender formas de resolver ciertos aspectos del proceso constructivo utilizados más adelante o que forman parte del repertorio propio de estrategias para trabajar. Como resultado de estas experiencias, es que se plantea que existe una conciencia de comunidad extendida de carpinteros de ribera, es decir, cada cultor cuenta con un mapa regional o macro regional de otros maestros. Muchos de ellos pasaron por la experiencia de trabajar en otros territorios, como parte de su proceso de aprendizaje.

A continuación, presentamos un cuadro en el que se indica de modo resumido, las etapas y subetapas en las que participan los ayudantes de los carpinteros de ribera, marcadas con "X". Se señala cuando participan de modo específico, ayudantes que portan saberes especializados en carpintería de ribera, como el estopado o calafateado.

Cabe señalar que no es menor la diferencia en la dinámica interna del oficio, de roles y participaciones si se observa la diferencia entre mundo rural y urbano. En el caso del carpintero que trabaja solo, generalmente en sectores rurales, éste es habitualmente apoyado por sus parejas e hijos, aspecto que suele invisibilizarse en el relato que los cultores, a pesar de que el apoyo de la mujer en el proceso constructivo muchas veces va más allá del trabajo doméstico, participando directamente como ayudantes en la construcción de embarcaciones. Un par de excepciones confirman la regla: el reconocimiento de Rosa Velázquez como cultora, tanto por su esposo como por sus pares, en la comuna de Quellón; y el caso de Jimena Bórquez, esposa de Luis Orlando Soto en la comuna de Hualaihue, donde éste reconoce que en sus inicios trabajó directamente apoyado por ella, y en la actualidad reconoce fuertemente la labor en conjunto que realizan para llevar adelante un proyecto de turismo cultural asociado a la carpintería de ribera. Ellos nombraron su astillero como "Astillero Soto Bórquez".

Tabla 34: Participación de ayudantes en las etapas de construcción de una embarcación.

ETAPAS PRODUCTIVO	PROCESO PRODUCTIVO	SUB ETAPAS DEL PROCESO PRODUCTIVO	DESCRIPCIÓN	TRABAJOS A REALIZAR.
Preproducción	Provisión de Maderas	Bosques	X	
		Aserradero	X	
	Provisión de materiales	Ferreterías		
	Provisión herramientas	Ferreterías y redes.		
Producción	Creación de piezas (en el astillero)	Creación y labrado piezas estructurales: Quilla, Roda, Codaste y Cuadernas.	X	
		Secado de piezas.		
	Armado de esqueleto	Montaje y ensamblado de piezas estructurales.	X	
		Montaje de varillas diagonales	X	
	Instalación de cuadernas maestras y piezas de soporte para cubierta	Encuadernado con uso de plantillas	X	
		Montaje de soportes de cubierta.	X	
	Entablado de casco o forro e instalación de baos para cubierta.	Cocimiento de tablonés.	X	
		Curvatura y el entablado del casco	X	
		Instalación de baos para la cubierta.	X	
	Estopar y aplicación de sellantes	El estopado y enmasillado de casco	x Trabajo especializado	
		Aplicación de fibra de vidrio y montaje de cubiertas metálicas, en proyectos que lo soliciten.	x Trabajo especializado	
		Aplicación barnices y pinturas.	x Trabajo especializado	
	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.	X	
		Instalación de forro de piso.	X	
		Terminaciones, pulidos y barnices de parte superior.	X	
	Instalación de medio de propulsión y instrumentos de navegación.	Lancha velera: Instalación mástil, velamen, pala y caña.	x Trabajo especializado	
		Lanchas motoras: instalación de motor y hélice; sistemas y equipos eléctricos.	x Trabajo realizado por otros oficios como eléctricos y soldadores.	
	Bota al mar	Salida del astillero.	X	
		Llegada al mar.	X	
		Rito de bendición, bautismo de la embarcación y/o celebración	X	
Posproducción	Llegada a Destino	Navegación hacia lugar de destino de la embarcación.		
	Lugares de desechos	Espacio en el que las embarcaciones quedan abandonadas, en proceso de deterioro y descomposición de sus partes.		

4. DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO DE PCI

La carpintería de ribera tradicional de Chiloé consiste en la construcción de embarcaciones de madera, mediante técnicas constructivas artesanales, provenientes de diversas fuentes y épocas, cuya transmisión ha ocurrido principalmente de manera intergeneracional, mediante la práctica compartida y la oralidad⁴¹. Los tipos de embarcaciones que se construyen son diversos, y han cambiado también en el tiempo, especialmente con la llegada de los motores que se empiezan a popularizar desde hace unos 60 años, hasta que hace unos 20 años las embarcaciones a motor reemplazaron prácticamente por completo a las antiguas embarcaciones a vela y remo.

Las embarcaciones de la carpintería de ribera tradicional son embarcaciones con casco exclusivamente de madera, no obstante, éste pueda ser recubierto con fibra de vidrio para mejorar su durabilidad. En general las embarcaciones construidas por los carpinteros de ribera no sobrepasan los 25 metros. Se trata de un trabajo artesanal, ya que la incorporación relativamente reciente de herramientas eléctricas o la motosierra, por ejemplo, sólo ha hecho más liviano el trabajo, pero no ha implicado cambios en las etapas del proceso ni en las técnicas constructivas, como se explicará en mayor detalle más adelante.

Asimismo, es posible observar la paulatina incorporación de nuevas técnicas constructivas y tecnologías que facilitan y/o mejoran la calidad final de las embarcaciones, como por ejemplo el uso de planos o maquetas a escala, como modelos que guían la construcción de una embarcación, que en algunos casos ha reemplazado la técnica tradicional del uso de plantillas. En este oficio juega un rol importantísimo el conocimiento de las maderas nativas del territorio, las que han sido parte esencial en la calidad de las embarcaciones, hasta el día de hoy en que algunas de ellas comienzan a escasear y a ser reemplazadas, de la mano de nuevas técnicas constructivas y de protección, como las pinturas epóxicas y la fibra de vidrio como cobertor de la madera. Hasta hace un par de décadas, la carpintería de ribera utilizaba prácticamente un 100% de maderas nativas. En la actualidad, este porcentaje ha disminuido rápidamente, apareciendo el eucalipto (*eucalyptus* sp.) y el cipresillo (*cupressus macrocarpa*) de manera importante en las construcciones navales.

El conocimiento ecológico del bosque también implica saber qué árboles específicos pueden dar buenas piezas curvas, que sean firmes y seguros, lo que depende no solamente de la especie, sino de características propias de cada árbol, como su nudosidad, su buena salud, y también el tiempo propicio para ser cortado. Por otra parte, el conocimiento del mar, de los diferentes espacios que éste presenta en la región, sus corrientes, tamaño y frecuencia de las olas, entre otras características, también influye en la forma de cada embarcación, en el calado, altura del puntal, y en las características de las cuadernas.

Es por ello es que planteamos que, aunque la definición de la carpintería de ribera se centra fuertemente en la transmisión de una técnica constructiva artesanal, también participa plenamente del ámbito del PCI, “conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo”.

⁴¹ Adaptado de Tamayo (2015) Expediente de postulación del elemento Carpintería de Ribera Chilota al registro de Patrimonio Cultural Inmaterial. “La carpintería de ribera tradicional chilota consiste en la construcción de botes y lanchas de madera, mediante técnicas constructivas artesanales, provenientes de diversas fuentes y épocas, cuya transmisión ha ocurrido principalmente de manera intergeneracional, mediante la práctica compartida y la oralidad.

4.1 CRITERIOS UNESCO

4.1.1 UNESCO RELACIONADO

En el marco de definición que aporta UNESCO (2003), la carpintería de ribera se inscribe en el ámbito de las “técnicas artesanales tradicionales” y los “conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo”⁴².

4.1.2 JUSTIFICACIÓN SEGÚN CRITERIOS DE LA CONVENCIÓN UNESCO Y PROCESO PARA LA SALVAGUARDIA DEL PCI EN CHILE

- **VIABILIDAD.**

Las condiciones de **viabilidad social** de acciones de salvaguardia del elemento que se distinguen son:

- a) Interés en desarrollo de acciones que fomenten la transmisión de saberes de forma participativa.
- b) Disposición positiva de cultores para el abordaje colectivo de problemáticas que afectan el desarrollo de sus actividades.
- c) Recepción positiva de vinculación con instituciones del estado para realización de acciones de salvaguardia.

Las condiciones de **viabilidad económica** de acciones de salvaguardia del elemento que se distinguen son:

- a) El territorio cuenta con demanda de construcción de embarcaciones de madera desde distintos territorios del país, especialmente para actividades pesqueras.
- b) Los cultores han implementado medidas de adaptación técnica, dada la restricción de maderas nativas, incorporando otras especies y trabajando con estructuras ensambladas, favoreciendo la continuidad del oficio.
- c) Existen alternativas en el ámbito público con orientaciones pertinentes para el mejoramiento de las condiciones laborales de los cultores en la región.

- **PARTICIPACIÓN.**

Durante el estudio, se constató que los cultores realizan sus actividades sin que consideren la asociatividad como una alternativa necesaria para la gestión de soluciones a problemas colectivos, excepto en la comuna de Calbuco en donde existe una organización de carpinteros de ribera que trabaja en el sector de Caracolito. Sin embargo, el desarrollo de la investigación participativa y el carácter de consulta a propósito del diseño del Plan de Salvaguardia que se enlazó al proceso permitió detectar interés y voluntad en constituir espacios de articulación territorial entre cultores, en la comuna de Hualaihué y en Quellón, ambos sectores que participaron en el estudio anterior. Particularmente, en Quellón se han realizado intentos para constituir una organización, sin que logre concretarse; por este motivo, las recomendaciones sugieren que los procesos de salvaguardia a implementar estén orientados a desarrollar actividades de interés colectivo que constituyan insumos motivadores del desarrollo articulado de gestiones. Dentro de estas acciones, es clave atender problemáticas identificadas⁴³.

- **BENEFICIO A LAS COMUNIDADES.**

Existe estrecha relación entre el mejoramiento de las condiciones laborales de los carpinteros de ribera y la transmisión del oficio. Entre los múltiples factores presentes en las dificultades de enseñanza –

⁴² 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 del Patrimonio Cultural Inmaterial”, Artículo 2.

⁴³ Ver Capítulo 5.

aprendizaje de los saberes, uno de los más relevantes se relaciona con que se trata de un tipo de trabajo exigente, precarizado e inestable, que rara vez permite capitalizar recursos ya que generalmente las embarcaciones son elaboradas a partir del financiamiento total de quien las encarga quedando expuesto, el carpintero, a las condiciones del armador.

Por otro lado, gran parte de los cultores se desempeña en espacios que no cuentan con instalaciones físicas para el desarrollo de un trabajo seguro y protegido. Tradicionalmente es un oficio que se realiza a cielo abierto que requiere de la participación de ayudantes, muchas veces, sin que exista una relación laboral segura y estable. Junto a ello, existen varios casos en los que el uso de borde costero, no se encuentra autorizado. Estos factores, más ampliamente discutidos al final del documento, en el capítulo quinto, constituyen actuales focos de problemas que los carpinteros de ribera esperan resolver con el apoyo de instituciones estatales. Opciones de articulación entre ellos, mediante la conformación de organizaciones, pueden ser alternativas a retroalimentar desde el ámbito de público.

- **DINAMISMO.**

Uno de los rasgos característicos de la carpintería de ribera es su capacidad de adaptación al medio, tanto a condiciones ambientales como económicas. Ambos factores explican generalmente, la variedad de embarcaciones que se encuentran en el paisaje cultural de áreas litorales de la región, en la mayoría de los casos, relacionadas con la actividad pesquera, sea artesanal o intensiva.

a) Cambio y continuidad de técnicas:

La incorporación de la “fibra” o materiales químicos para el sellado e impermeabilización de las naves, es uno de los últimos elementos integrados al proceso constructivo, especialmente, aquellas que participan de la salmonicultura. Así también, existen otros cambios que han permitido la continuidad de las embarcaciones en el territorio regional. Entre ellas, es posible identificar:

- Adaptación de embarcaciones a normativas para mantener capacidad de carga, evitando superar los 12 metros de largo, a través de la modificación de la profundidad del casco, según petición de armadores.
- Reemplazo de piezas curvas estructurales de las embarcaciones que tradicionalmente se extraían de bosques. En la actualidad, la curvatura se elabora mediante el montaje de piezas de madera apernadas.
- Reemplazo de las maderas nativas como el Ciprés de las Guaitecas (*Pilgerodendron uviferum*) y Alerce (*Fitzroya cupressoides*), que cuentan con características favorables para la construcción de embarcaciones, por su ductilidad y durabilidad, por eucaliptus (s.p.) y ciprés macrocarpa.

No obstante, el mayor hito en las transformaciones de las embarcaciones construidas en madera se relaciona con el reemplazo de la fuerza propulsora de las naves. El cambio de la vela por el motor transformó la estructura de las embarcaciones, creándose áreas específicas para la instalación del motor, hélice y comando para el control de la dirección. La llegada del motor, a partir de 1960, pero con mayor fuerza en la década del 80, explica que las lanchas veleras sean embarcaciones muy escasas en paisaje regional, aunque los saberes asociados se encuentran presentes en la variedad de embarcaciones que son construidas en la actualidad por los cultores.

b) Cambio y continuidad en la transmisión de saberes:

Las dinámicas de transmisión también cuentan con adaptaciones en el tiempo. Si bien el oficio en carpintería de ribera, según entendemos, es una actividad laboral y económica, los aprendizajes no siempre fueron remunerados. En la actualidad, por el contrario, el desarrollo el estudio permitió detectar que se mantiene el aprendizaje situado, estrictamente ligado a la práctica y en astilleros o lugares de

trabajo de los cultores, no obstante, el único espacio en el que participan jóvenes es en Caracolito, comuna de Calbuco, siendo aprendices remunerados (de forma monetaria)⁴⁴.

- **EQUIDAD.**

La posibilidad de realizar un proceso de salvaguardia a partir del reconocimiento público, amplio y participativo plantea un contexto que puede favorecer el desarrollo de espacios de encuentro en equidad, cautelando la implementación de metodologías de trabajo que lo fomenten y el abordaje informado de problemáticas (ver cap. 5), para encontrar soluciones que contribuyan al bienestar de la comunidad cultora, territorios o comunidades locales. Es uno de los desafíos más relevantes del proceso a implementar, considerando la extensión de la manifestación en el territorio regional y su diversidad.

- **SOSTENIBILIDAD.**

- a) Dimensión ambiental:

La carpintería de ribera es un oficio que históricamente ha utilizado recursos de la naturaleza en menor escala, especialmente de maderas que se extraen del bosque nativo. Se incluye, tal como se ha descrito, especies que se encuentran bajo protección, aunque cada vez menos ya que se han implementado estrategias para reemplazar piezas estructurales (roda, codaste y cuadernas) que tradicionalmente forman parte la modalidad tradicional de construcciones, creándose piezas ensambladas y apernadas, sin afectar la calidad artesanal de las naves. No se cuenta con estudios que documenten el volumen de consumo de maderas y del impacto ambiental que genera su práctica en la región, motivo por el que se ha estimado que ésta es una necesidad de primer orden para el planteamiento de medidas de protección y fomento, desde la institucionalidad cultural. Con datos concretos es posible contribuir sustantivamente en la creación de mecanismos que sean implementados para favorecer la continuidad de la práctica estableciendo uso exclusivo o prioritario, por ejemplo, de ciertas maderas para cultores de la región, así como también evaluar abastecimientos procedentes de otras regiones, de forma regulada y controlada.

- b) Dimensión económica:

Según se ha descrito, la carpintería de ribera junto con ser un oficio que se ha transmitido de forma oral entre generaciones es una actividad productiva que continúa siendo demandada en el territorio regional, generando empleo que se enlaza con dinámicas productivas pesqueras, sean artesanales o industriales, con destacada tradición en la zona. Clave, sin embargo, es la revisión de las condiciones laborales y calidad del tipo de trabajo que realizan los cultores para favorecer positivamente su desempeño económico, cautelando aspectos como la estabilidad y seguridad social.

- c) Social:

El desarrollo de acciones de salvaguardia favorecerá el crecimiento, ampliación y construcción de redes entre los carpinteros de ribera, junto a actores clave públicos y privados. Implicará el desarrollo de capacidades de organización, coordinación y gestión entre cultores que, hasta ahora, rara vez, participan en conjunto dadas las dinámicas propias del desempeño en su oficio. El proceso implicará el desarrollo de aprendizajes, de manejo e intercambio de información, de articulación de esfuerzos solidarios entre los involucrados. Por otro lado, son también desafíos para quienes, desde el Estado, cumplan la función de acompañar el proceso de salvaguardia, favoreciendo procesos equitativos y sostenibles en el tiempo.

⁴⁴ Se sugiere profundizar en siguientes estudios. La expansión del modelo económico productivo y la consecuente incorporación de los territorios y sus familias a una economía extractivista, de mercado y consumo es un factor relevante para comprender los cambios y continuidades de las tradiciones orales en el tiempo.

4.2 DESCRIPCIÓN EN PROFUNDIDAD DEL ELEMENTO

“No, mi papá no me enseñó, yo aprendí mirando. Pero, con ningún maestro que sabe yo trabajé; yo aprendí solo y a la fecha, hice mis cosas bien, hasta una lancha. Bueno, la más grande que he hecho tenía 15 metros y tanto.” (Adalio España, 75. Quellón)

La carpintería de ribera tradicional de Chiloé se recrea cada vez que un maestro de ribera se dispone a construir una embarcación de madera, para lo cual moviliza una serie de recursos materiales y humanos. Muchos de los carpinteros de ribera cuentan con lugares de trabajo en la orilla del mar, ya que la mayoría de ellos también vive en el bordemar o muy cerca de él. Sin embargo, también hay quienes viven bastante alejados del mar. En estos casos, si la embarcación es pequeña, muchas veces se construye en la casa, y luego es tirada hacia la costa. En la comuna de Calbuco se encuentran carpinteros que viven casi a un kilómetro de la orilla del mar, y a unos 70 m.s.n.m.

El carpintero de ribera reúne los materiales necesarios para la construcción de la embarcación, principalmente la madera que constituirá el casco de la nueva embarcación. Ésta se arma partiendo de por la quilla, la roda y el codaste. Luego viene el espejo y las cuadernas. La mayoría de los carpinteros de ribera utilizan plantillas que muchas veces se utilizan para varias embarcaciones, o bien se adaptan a escala de la embarcación que se les encarga. Esta técnica se basa mucho en la intuición y en el ojo experto del maestro, ya que no existe un plano o maqueta que presente de antemano el producto final.

También hay carpinteros de ribera que desarrollan planos y maquetas como modelos para la nueva obra. En décadas pasadas las maderas utilizadas para las piezas estructurales eran de preferencia maderas nativas, como el ciprés de las Guaitecas⁴⁵, el tenío, el ulmo, el coigüe, entre otras. En la actualidad, por la escasez de madera nativa y mayor reglamentación a su extracción, muchos carpinteros las han sustituido por madera de especies foráneas, principalmente el eucalipto (*eucaliptus* sp.) y el cipresillo (*cupressus macrocarpa*). Originalmente, las piezas estructurales que presentan ángulos o curvas pronunciados se obtenían siempre de árboles que naturalmente presentaran estas curvas, ya sea por el ángulo de los ganchos, o bien por curvaturas del tronco principal, que no son difíciles de encontrar en los bosques antiguos de Chiloé. El conocimiento tradicional del bosque nativo en Chiloé es parte integral del conocimiento del carpintero de ribera, quien además observa el ciclo lunar para extraer la madera.

Una vez que la estructura de la embarcación está lista, se procede al entablado del casco, en décadas anteriores con tablas preferentemente de ciprés de las Guaitecas, mañío colorado o cipresillo, dependiendo del acceso a maderas nativas en cada lugar. Luego, y a gusto del dueño de la futura embarcación, el mismo carpintero puede continuar con la hechura de la cabina superior y los compartimentos interiores de la embarcación, que constan generalmente de una sala de máquinas, los camarotes y la bodega.

⁴⁵ Aunque se evita su uso en la quilla y la roda, debido a que es una madera considerada blanda, no obstante, su extraordinaria durabilidad y resistencia al agua, no es tan resistente a golpes.

Comúnmente el trabajo de un carpintero de ribera culmina con la instalación del motor con su respectiva hélice y timón. Luego, y por lo general en el mismo emplazamiento, llegan personas especializadas en la instalación eléctrica y en todo lo que es la instalación de piezas de metal, barandas y reforzamientos a gusto del dueño de la embarcación. También es una opción cada vez más usada el recubrimiento del casco y la cabina con fibra de vidrio, trabajo que generalmente realiza un especialista, aunque ya algunos cultores están aprendiendo y aplicando esta técnica.

Una vez cumplidas todas estas etapas, se procede a la *bota* o *botadura* de la embarcación. Dependiendo del tamaño de ésta, se utilizan tractores o máquinas mayores para llevarla hasta la playa, durante la marea baja. Luego se espera la subida de la marea momento en que la nueva embarcación flota. La botadura tradicional, cada vez menos practicada, incluye una celebración invitada por el dueño de la embarcación, aunque también los invitados pueden hacer cooperaciones, incluso en dinero, al dueño. El trabajo del carpintero de ribera es bastante individualista, con uso esporádico de ayudantes, que muchas veces son hijos o la cónyuge del maestro carpintero. Existe por lo mismo una gran diversidad de historias de vida y aprendizaje del oficio. Sin embargo, una constante es el aprendizaje a través de la observación y la práctica.



Imagen 19: Lancha en construcción. Astilleros de San Juan, comuna de Dalcahue.

4.3 DIMENSIÓN HISTÓRICO-CULTURAL

Tal como se describe en el informe anterior sobre carpintería de ribera registros arqueológicos dan cuenta de la existencia de grupos cazadores, recolectores y pescadores (CRP) con una adaptación marítima, de al menos 5.000 años para la zona de estudio. Sus descendientes, llamados genéricamente chonos para el área comprendida entre Maullin y la península de Taitao, vivían constantemente navegando en sus embarcaciones, hecho que llamó fuertemente la atención de los españoles en la época del contacto. Sin embargo, la embarcación utilizada por ellos, llamada dalka, también era usada profusamente por la población sedentaria de tradición hortícola, los llamados veliche mencionados por los españoles, cuya lengua era el mapudungun, y que habrían llegado a la zona alrededor de 1.000 a 1.500 años antes del contacto europeo. La dalka sobresalía entre las demás embarcaciones utilizadas en la época en otros territorios. Los grupos mapuche de más al norte utilizaban por aquella época, exclusivamente al parecer la canoa monóxila llamada wampo, mientras que los pueblos canoeros del sur del Golfo de Penas, kawésqar y yagan, construían sus canoas con cortezas de árboles. La dalka, como es sabido, era una embarcación de tablas cocidas, que presentaba la enorme ventaja de poder ser desarmada y armada nuevamente, lo que permitía transportarla por tierra en ciertos pasos que ahorraban grandes rodeos por mar. Además de la dalka, en Chiloé se usaba también el wampo para navegaciones de menor peligro, para pescar y travesar estuarios, así como para desplazarse por la costa. El wampo, llamado bongo (pronunciado también wongo o guongo /woŋo/), sobrevivió en su uso hasta la primera década del siglo XXI, y es posible que aun exista alguno en uso en la actualidad. Existen registros de dalka y bongos construidos con influencia europea, por ejemplo incorporando cuadernas y baos que daban más firmeza a la embarcación. En Maullin fue encontrado un wampo datado mediante radiocarbono a mediados del siglo XVII (año 1640). Este wampo, estudiado por Lira (2008), presenta la particularidad de estar intervenido con cuadernas, lo que indica una sorprendente apropiación temprana de la tecnología europea en la construcción naval.

La dalka fue usada en Chiloé hasta bien entrada la colonia, por españoles e indígenas. Sólo fue en el siglo XIX que ésta es reemplazada por las lanchas y goletas construidas con técnica eminentemente europea, con cuadernas, quilla, roda, etc. Esta nueva embarcación, propulsada a remo y vela, reemplazó casi por completo a la dalka, y se diversificó enormemente para adaptarse a las diversas necesidades y capacidades de sus dueños. Así, en Chiloé a mediados del siglo XX había goletas, lanchas veleras, chalupas y chalupones, además de los botes a remo que fueron reemplazando al wampo en navegaciones de corto alcance. Las goletas de dos y tres palos (mástiles) fueron las embarcaciones preferidas de los comerciantes y transportistas de materias primas de alto valor. La lancha velera tradicional de Chiloé, o lancha chilota, fue una nave menor de gran utilidad para los habitantes de las islas del mar interior, y muy particularmente para los habitantes de la costa continental que se pobló de manera estable a partir de fines del siglo XIX. Las chalupas y chalupones a vela, en tanto, fueron embarcaciones de menor capacidad de carga, mayor ductilidad, y menor esfuerzo constructivo.

Para la zona cordillerana, actuales comunas de Hualaihue y Chaitén, dentro del concepto de lancha chilota velera tradicional, se distingue una tipología especial para esta zona, con algunas diferencias respecto a la otra lancha chilota más vinculada a la Isla Grande y las islas del mar interior. Según diversos testimonios, la lancha velera cordillerana era más ancha que la lancha del archipiélago, permitiendo una mayor capacidad de carga, conforme a la necesidad de embarcar mercancías voluminosas como la madera en forma de tejuelas, estacas de ciprés, leña, tablas y basas. Los habitantes de esta zona aislada desarrollaron una forma de vida basada fuertemente en el comercio de materias primas con los centros

poblados de Puerto Montt y Calbuco, y el comercio y trueque con las islas del mar interior de Chiloé, especialmente con las de los grupos Chauques, Caguach y Chaulinec. Debido a la ausencia de caminos, que todavía afecta a buena parte de las localidades costeras de la comuna de Chaiten, esta costumbre perdura hasta el presente, aunque con menos fuerza y entramada con otras estrategias socioeconómicas.

- “Esas cortitas, que salen a veces, que las dibujan por ahí. Esas son calbucanas.
- Calbucanas. ¿Esa es diferente a la lancha velera chilota?
- Claro, es diferente. Sí, diferente. Son altas, son anchas, son cortas, pero tienen enorme mástil. Y la botadora de pique, se llama esa que sube la vela, esa igual, es casi del largo del casco. Y son muy buenas para velas” (Bernardino Bórquez, 95. Quellón).
- “[Las cordilleranas] eran veleras y llevaban alerce, se sabía al tiro que era de la cordillera, ver una lancha velera hasta donde da la vista, “ahí viene una lancha de la cordillera.”
- ¿Pero en Chiloé igual había veleras?
- Sí, también, pero era otro estilo, un poquito más angosta y de ahí en la isla toda persona casi tenía sus chalupas porque chalupas veleras de 5 y 6 metros que venían a vender sus mercaderías... Las que se conocen de la cordillera, es que esa la gente lo hacía para carga, lo hacía ancha, y no larga, esas lanchas tendrían 7 metros, 8 metros, 9 a lo mucho, pero ancha y entonces era para poder hacer sus negocios poder traer sus tejuelas y sobrevivir...” (César Bahamonde, 65. Rauco -Chonchi).

La lancha velera era una embarcación apropiada además para viajes largos. De una semana, aproximadamente, entre la cordillera y Calbuco, Puerto Montt o las islas del mar interior, donde debían



Imagen 20: Lancha Chilota, Construida por José Mautor. Mañihueico – Hualaihué.

cruzar golfos y canales amplios de cierta peligrosidad con vientos mayores a 20 nudos. En cambio, en las islas del archipiélago cercanas a la Isla Grande de Chiloé, abundaban las chalupas y chalupones a vela, los que por su menor tamaño también era posible maniobrar a remos, más dúctiles en su uso cotidiano, apropiado para el transporte de cantidades de carga menores - aunque no por ello menos valiosa- y por canales más pequeños. La diferencia entre una chalupa y una lancha velera mayor también tenía en el archipiélago un valor asociado a la clase social, ya que los comerciantes, por ejemplo, solían tener grandes lanchas o incluso goletas de dos mástiles que se dedicaban al comercio entre Chiloé y Puerto Montt, alcanzando hasta Valdivia o más al norte. La chalupa, en cambio, era abierta, sin cabina, donde los pasajeros soportaban como podían los embates del viento y la lluvia.

En el área geocultural marítima del sur de Chiloé, el chalupón fue el protagonista principal de una tradición de navegantes que hicieron (y hacen) uso extensivo del gran territorio archipelágico del sur del corcovado, y que han sido llamados “guaitequeros”, una tradición cultural que heredó de los chonos un profundo conocimiento de las características del mar, sus puertos, corrientes y vientos, tan necesario para poder aventurarse en mares abiertos y canales. Esta área geocultural se extiende desde la zona de Chonchi hacia el sur,

proyectándose hasta Puerto Aysén, e incluso hasta Puerto Williams, aunque este último desarrollo es no anterior al siglo XX, cuando se populariza la actividad de la caza de nutrias o gatos de mar (chungungo y huillín). La población del sur de Chiloé, mayoritariamente indígena (india en nomenclatura local), participó práctica-mente como mano de obra barata en el proceso extractivo del ciprés de las Guaitecas (desde mediados del siglo XIX a mediados del siglo XX). Complementaban esta actividad con producción propia de cholga y pescado secos. También se dio desde fines del siglo XIX un auge de industrias conserveras en la región. Muchos guaitequeros lograron cierta independencia económica comerciando directamente algunos de estos productos en Chiloé, especialmente la estaca de ciprés, las pieles y la cholga ahumada (Saavedra 2019).



Imagen 21: Lancha Chilota, Construida por José Mautor. Mañihueico – Hualaihué.

El chalupón a vela se constituyó en el reemplazante de la dalca para los navegantes, descendientes de chonos y payos, que navegaron entre el sur de Chiloé y la península de Taitao, llegando muchos de ellos a cruzar el istmo de Ofqui, arrastrando la embarcación por tierra hasta el Golfo de Penas, y continuando su periplo, usualmente tras la caza de nutrias, hasta el Cabo de Hornos. Se trata de una embarcación lo suficientemente grande como para cruzar el Golfo de Corcovado, que permitía el traslado de familias con todos sus enseres, pero también útil para la caza de lobos, de nutrias, la faena de la cholga y el pescado secos. Es por ello que también se le llama chalupón guaitequero. Tanto la lancha cordillerana como el chalupón guaitequero se caracterizaban por ser abiertos, sin cubierta ni cabina. La lancha característica de las islas del archipiélago de Chiloé tenía corrientemente cubierta y cabina. Sin embargo, hay una alta variabilidad en los testimonios referidos a este tema, en el que influye sin duda la capacidad económica de cada familia propietaria de embarcación, aunque también podría haber factores culturales sobre los que sería conveniente profundizar. En principio, existe una percepción de que cierto grupo, mayor pero no exclusivamente compuesto por familias indígenas, se permiten una mayor precariedad en sus embarcaciones y viviendas, incorporando tardíamente “adelantos” del siglo XX, como la casa de madera, la cocina a leña, la lancha a motor, entre otros⁴⁶.

⁴⁶ Fenómeno observado repetidamente en sectores rurales de Chiloé, donde la gente de un sector determinado indica que los “otros” serían más “indios” o más “chonques” (indígenas canoeros) que ellos mismos. Lugares como la

- “El chalupón es abierto, esa es la diferencia con la lancha, y tiene proa adelante y atrás de la misma forma un poquito menor de popa y son anchito, ese es el chalupón, y la lancha velera de por sí, la lancha tiene proa para adelante y para atrás es cortada (...) Y recubierta, esas son las ventajas de las lanchas, las lanchas recubiertas, si enterró en el agua, no se va a llenar de mar porque es recubierta, los chalupones son abiertos.
- Y la lancha velera en general, ¿de largo es más o menos igual que el chalupón?
- Hay grande y chico en los dos ámbitos, tanto en chalupones y lanchas, hay grandes y chicos, 10 metros y 15 metros.
- ¿Con esos chalupones la gente iba a Melinka?
- Para todos lados oiga, para Puerto Montt, para Aysén para abajo” (César Bahamonde, 65, Rauco – Chonchi).

Sin embargo, testimonios del área de Hualaihue señalan que las grandes lanchas que llevaban leña, estacas y madera aserrada a Calbuco y Puerto Montt, muchas veces eran abiertas, sin cubierta, cuestión que fue mejorando en el tiempo, imponiéndose la figura hoy conocida como lancha velera, con cubierta. Esta lancha, no lleva cabina sobre la cubierta, los pasajeros van bajo la cubierta, donde tradicionalmente va un brasero con fuego, en el cual se cocina y se toma mate.

Las embarcaciones veleras fueron paulatinamente reemplazadas por las actuales embarcaciones a motor, a partir de mediados del siglo XX. Como un hito importante en la historia de este cambio, se menciona frecuentemente la ayuda extranjera llegada a Chiloé con posterioridad al terremoto y maremoto de 1960, ya que en esa ocasión habrían llegado créditos y motores directamente para ir en apoyo de la pesca artesanal. En principio, las mismas chalupas y chalupones que se usaban para pescar, fueron adaptados, agregándoseles la “bambota” para que se les pudiera instalar un motor centrado. La bambota es la forma que permite el paso del eje de la hélice, mientras el timón se ubica más atrás, como puede verse en las imágenes siguientes.



Imagen 22: Chalupa a motor. Sector Casa de Pesca, Comuna de Chaitén.

punta de Lacao en isla Chidhuapi, Huelpun en isla Cailin, la isla Alao respecto a otras, o la isla Laitec respecto a Quellón, son ejemplos de este fenómeno.



Imagen 23: Detalle de la bambota en una chalupa a motor (sin hélice ni timón la de la foto). Melinka (Región de Aysén).

Muchos carpinteros de ribera han sido testigos de estos cambios en los tipos de embarcaciones, desde las canoas monóxilas (bongos) hasta las actuales embarcaciones a motor.

- “(Yo fui) de Aulen, mi abuelo vivió en Quildaco, sector cerquita de Aulen, él construía lanchas Chilotas y mi tatarabuelo empezó con los bongos, porque antes existían los bongos, de ahí mi bisabuelo empezó con las lanchas chilotas y mi abuelo también, y mi abuelo materno con las chalupas, y de ahí en la época de mi papá empezaron los chalupones de bambota, redondos de popa y de ahí vinieron las lanchitas con espejo, así que todos tenemos la sangre como se dice...
- ¿Y esos chalupones con bambota para qué se usaban?
- Para el buceo y para la pesca de la Merluza, esas fueron las primeras embarcaciones que tuvieron motor, fueron motorizadas, primero fueron las chalupas buceras que eran a remos, y después las personas que tenían más platita le ponían motor...
- ¿Esas eran chalupas con dos puntas...?
- Con dos puntas, y de ahí le hicieron más angostas, más redondas, y esos eran los famosos chalupones, y de ahí vinieron las lanchas con espejo...
- ¿Y la chalupa bucera es similar a la antigua chalupa velera?
- Es de las mismas, las usaban a vela y a remo, de ahí les fueron poniendo motor... (Estanislao Zúñiga, El Rosario, Calbuco).

4.4 DIMENSIÓN SIMBÓLICA

Resulta sorprendente, en el área cultural de Chiloé, encontrarse con una actividad como la carpintería de ribera, tan relacionada con la navegación y con los espacios de bosque y bordemar, en la que sus cultores manifiesten tan poca narrativa relacionada a los aspectos simbólicos de su quehacer. En efecto, esta situación contrasta fuertemente con lo observado en otros ámbitos, como la pesca, la marisca, la navegación y la recolección de maderas y productos no madereros en los bosques de la región. Cabe señalar que el espacio de bordemar, donde trabajan la mayoría de los maestros, es un espacio que en Chiloé concentra una gran cantidad de historias y saberes asociados a la cosmovisión tradicional característica de la cultura rural de bordemar, con una evidente raíz indígena.

En general, los cultores fueron extremadamente reticentes a referirse a aspectos cosmovisionales relacionados con la carpintería de ribera. Quizá por tratarse de un ámbito marcadamente masculino, donde relevar estos aspectos resulte inadecuado. Pero también por tratarse de una actividad que tiene una finalidad y una viabilidad dentro del ámbito de los negocios, en un mercado además competitivo. Al ser consultados por la valoración de su trabajo, lo más que se lograba era escuchar un “para mí es importante”, “me gustaría que siguiera”, pero también muchos de ellos manifestaron estar cansados de realizar un trabajo que es pesado, complejo, y que no es lo suficientemente bien pagado.

Otro aspecto, relacionado con la masculinidad y la relación con el mercado, y que podría ser estudiado con mayor profundidad, es la construcción de una identidad “occidental-moderna”, asociada a la idea de progreso, en un medio donde predominaba lo indígena como matriz cultural, asociada a un imaginario de retraso y pobreza, que para el caso de la navegación se materializaría en la figura del bongo, la canoa monóxila cuya supervivencia se extendió hasta principios del siglo XXI justamente en territorios de mayor presencia indígena, en las comunas de Queilen y Quellón, Isla Grande de Chiloé. El carpintero de ribera de los últimos 60 años, se erigiría entonces, dentro de ciertos imaginarios sociales de Chiloé, como el vehículo hacia una nueva forma de habitar y de relacionarse con el mar. Sus principales clientes son comerciantes y empresarios que habilitan embarcaciones para faenas extractivas y operaciones comerciales de importancia. El carpintero de ribera tiene un “roce social” distinto, y un prestigio dentro del ámbito de la construcción naval. Sería entendible entonces, en este marco, su distanciamiento de la cosmovisión indígena chilota. Otro indicio de ello es el bajo índice de etnicidad encontrado en la comunidad cultora, como ya se mencionó en el capítulo 3.

Los cultores se mostraron en general muy preocupados de demostrar seriedad en su trabajo, dignos de confianza tanto en lo técnico como en cuanto a responsabilidad en los plazos establecidos, siendo para ellos su mayor orgullo el ser reconocidos como buenos maestros, y que se tenga la confianza de encargarles una embarcación. Se podría decir que el mayor significado asociado a la carpintería de ribera es el prestigio de esta labor, por su complejidad y por la responsabilidad que recae en el hecho de que los futuros navegantes confían su vida a la embarcación.

“... Hice bien mi trabajo, siempre lo traté de hacer bien porque con el trabajo bueno toda la gente dice que el maestro trabaja bien y me gustaba cumplir, nunca me quedé con un trabajo que se yo botado, siempre trataba de salir” (Adalio España, 75. Quellón).

Ya hemos mencionado que el hecho de que los clientes sean, en general, personas con una buena situación económica, le otorga un cierto estatus al carpintero de ribera, en comparación con otros oficios artesanales. No obstante, también hay cultores que valoran poder construir una embarcación a un costo

accesible para gente con pocos recursos económicos, un pescador que gracias a la embarcación podrá mantener a su familia. Este es el caso de un maestro de ribera que trabajó muchos años en Castro, Chiloé, y después regresó a la zona de Hualaihué, donde hoy tiene su astillero.

“...uno no puede cobrar un trabajo como corresponde, acá. Porque en Chiloé había un precio del trabajo y acá no se puede cobrar ese precio. Porque acá la gente carece de un sueldo, por ejemplo, alto. ¿Entiende? La gente acá, si no es recolectora, es gente que pesca o gente que tiene siembra de choritos. Entonces, nosotros no podemos llegar y cobrarles un precio alto a esa gente, que vive como nosotros. Nosotros, cuando vinimos de Chiloé dijimos "nosotros le vamos a ir a trabajar al recolector, al pescador, al que tiene siembra de choritos. No nos vamos a ir a trabajar al turismo. No nos vamos a ir a trabajar al empresario que es de Santiago. Al empresario que es de no sé dónde. ¿Cierto?" Porque en Chiloé se hacían esos trabajos. En Chiloé le trabajaba al empresario de Santiago. Llegaban los catamaranes. Llegaban las lanchas pasajeras, que van a Quehui. En esas lanchas trabajaba él. Ahí tenía un sueldo. Se cobraba como corresponde a un trabajo de estos. Acá no se puede cobrar un precio alto por estas embarcaciones porque la gente acá no lo puede pagar. Entonces, nosotros ¿qué hacemos acá? Nosotros vemos la persona. Conversamos con la persona. Y dice pucha, yo puedo pagar esto. Porque yo soy... tengo siembra de choritos. Porque yo soy un recolector de orilla. Porque yo soy una persona que marisco luga...” (Orlando Soto, Cheñue, comuna de Hualaihue).

Salvo quizá en el pequeño grupo de carpinteros de ribera que construyen lanchas veleras, donde sí puede verse un amor especial por la tradición de la navegación a vela.

“Es duro pues. Usted ve el caso, por ejemplo, de don Pepe Mautor. Que hace una lancha al año y un velero. Pero él dice que, si no fueran los últimos maestros que van quedando, que hacen veleros, capaz que ni siquiera lo harían, pues. Porque... una, no paga. Y dos, es un sacrificio tremendo...” (Ricardo Vargas, La Poza, Hualaihue).

Un aspecto que fue indagado corresponde a lo relacionado con la botadura de la lancha, momento que como investigadores presuponíamos podría tener una importancia especial para los maestros de ribera, quizá con algún tipo de ritualidad asociada. Sin embargo, los carpinteros de ribera se desligan emocionalmente de esta etapa de la producción de una embarcación, y son unánimes en señalar que la celebración del bautizo o botadura de la embarcación es algo que concierne estrictamente al dueño del encargo. Sin embargo, hay nostalgia del pasado, cuando siempre se hacía una botadura con celebración, mientras que hoy en día se hace cada vez menos en la mayoría de los territorios. Antes, las botaduras se celebraban durante tres días, el bautizo del primer día era con sacerdote o en su defecto con el fiscal de la iglesia, y se convocaba a músicos campesinos para amenizar la fiesta.

Según los entrevistados, en la actualidad, en contadas ocasiones el dueño ofrece un asado en el momento de la bota, sin contar que muchas veces las embarcaciones se llevan por tierra a lugares lejanos donde tiene lugar la botadura, fenómeno nuevo, ya que antes todas las embarcaciones se botaban en el mismo lugar en que habían sido construidas. Otro aspecto que ha mermado la importancia de la celebración de botadura es que años atrás para botar una lancha se necesitaba convocar a todos los vecinos que tuvieran yuntas de bueyes, por lo que el trabajo tenía el carácter de minga. En cambio, en la actualidad se contrata una máquina o un tractor que tira la embarcación a la playa.

“...se trabaja, pero ya nadie hace ninguna celebración al final, ninguna, como le llaman la bota de la embarcación no celebran ya. Botan una lancha y lo botan nomas y se toman unas cervezas no más” (Luis Cárdenas, 55. Ancud).

En la zona de Hualaihue la costumbre de hacer una fiesta con motivo de la botadura de lancha siempre fue más importante, quizá porque mantuvo hasta hace mucho menos tiempo un carácter marcadamente rural, a diferencia de Puerto Montt, Calbuco o Carelmapu.

- “¿En Carelmapu, cuando terminaban una embarcación se hacía fiesta?
- No, Pura comida y trago no más.
- ¿No había música?
- No, no había músicos.
- Y allá en la cordillera cuando su papá o abuelo construían, ¿ahí había más fiestas.?
- Si, ahí se usaba el acordeón, la guitarra. Acá también, la comida y fiesta, cuando pusimos la lancha en playa, vino toda la gente a la casa a comer y a bailar a celebrar la bota.
- ¿Y había una bendición también?
- Si, pero no en todos los casos, sólo algunos creyentes lo bendecían
- Y los lo que lo bendecían... ¿a quién llamaban para que lo bendigan?
- Al fiscal”. (Rodolfo Uribe, El Rosario - Calbuco).

Sólo hay un caso en que el cultor, el más anciano, de 95 años, separa lo que es una botadura de lancha, del bautizo. Para él, la botadura es una cosa con la fiesta, el asado, la chicha, la música. Y le da valor positivo a eso. En cambio, valora negativamente el bautizo, señalando que no es bueno hacerlo, ya que trae mala suerte a la embarcación. Además, señala que a él no le gustan los curas ni los pastores.

- “Y ¿se acuerda, alguna vez, de un bautizo de una lancha velera?
- No, no.
- Ya, ¿O de alguna otra embarcación?
- No, ninguna.
- ¿Participó de algún bautizo o nunca?
- No, no. No participé, ni hice bautizo, porque con los curas, hasta cierto punto no más...con los curas y pastores.
- Y ¿no había ninguna costumbre de los carpinteros de ribera, cuando terminaban una lancha?
- No. (...) A veces hacían una botadura, como decíamos, una fiestecita.
- ¿Cómo eran esas fiestas, don Bernardino? ¿Nos podría describir cómo eran?
- Bueno, aquí, lo que se usaba era un acordeón, de esas verduleras, de esas de ocho bajos. Y se bailaba cueca no más, ni vals, ni ninguna cosa de esas. Eso no llegaba hasta aquí.
- Claro ¿Se hacía asado también?
- Ah, claro, eso era lo primero. Asado, había chicha, había... eso era...
- Y otros carpinteros ¿Hacían bautizos?
- Eh, sí... pero, en esos aparecía maldición. Todos los que hacían bautizo, se iban para la casa en sus embarcaciones... No, yo no creo en eso, pero, pero había, tenían algún fracaso... Se arriaba el ancla, se iba se rompía, naufragaba. A la larga, bueno”. (Bernardino Bórquez, 95. Quellón).

Con todo, la falta de desarrollo narrativo de los aspectos simbólicos asociados al oficio, debe entenderse en el contexto ya mencionado, en cuanto a la poca disposición mostrada por los carpinteros para dedicar

tiempo a la entrevista o la desconfianza relacionada con la utilidad del estudio en curso, como también a características personales relacionadas con la capacidad de comunicación y expresión de emociones, probablemente mediada por el machismo que rodea al oficio como espacio eminentemente masculino. El enojo preliminar que manifiestan respecto al Estado, especialmente los cultores de las comunas de Hualaihue y Castro al presentar los motivos del estudio, es quizá la mayor expresión del orgullo y amor que sienten por su oficio.

4.5 DIMENSIÓN TEMPORAL

La carpintería de ribera es una actividad que se desarrolla de manera continua y relativamente estable a través del año y de los años. La construcción de una embarcación puede tomar desde unos 4 meses hasta más de un año, dependiendo de su tamaño. Por ello es que no existen hitos asociados a las estaciones del año o a fechas determinadas, aunque las condiciones que ofrecen las temporadas de menor lluvia y temperaturas cálidas son más adecuadas para el trabajo en intemperie.

Para caracterizar la temporalidad del elemento, se propone la siguiente organización de trabajos de construcción de una embarcación pesquera tipo, organizadas en tres etapas: *Preproducción*, *Producción* y *Posproducción*, expuestas en la siguiente tabla. Cada una de estas etapas reúne la caracterización realizada en la investigación participativa sobre el elemento que precede el presente estudio, realizada por Marco Tamayo el 2015, a partir de reconstrucción de fuentes primarias y secundarias. De modo complementario, se presenta un diagrama del flujo del trabajo de construcción de una embarcación de madera, en el que puede ser apreciada la relación de actividades independientes al inicio y luego el encadenamiento de actividades que concluyen con la embarcación en su totalidad.

Cada una de estas etapas reúne trabajos específicos del proceso constructivo, que se realizan de forma articulada. Tal como hemos señalado anteriormente, son tareas especializadas aprendidas y adquiridas en la práctica que aplican al trabajo en general, pero que varían según el tipo de embarcación que se construye. Por ejemplo, en el caso de construcción de un bote a motor no se debe considerar lo que corresponde a la obra muerta, mientras que, en el caso de una lancha velera tradicional, ésta sólo considera cubierta, pero no cabina⁴⁷.

⁴⁷ Si bien la definición formal de “obra muerta” hace referencia a la parte del casco de una embarcación que queda sobre la línea de flotación, en el uso práctico de los carpinteros de ribera el concepto obra muerta incluye la cabina y los compartimentos interiores de la embarcación, lo que en rigor correspondería a la superestructura de la embarcación.

Tabla 35: Etapas y subetapas 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 de la extracción de piezas claves.
		Intermediarios, generalmente aserraderos o personas dedicadas al rubro.
	Provisión de materiales	Ferreterías ubicadas en pueblos, ciudades y especialmente en la capital regional
	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	Encuadrado con uso de plantillas
		Montaje de soportes de cubierta.
	Entablado de casco o forro e instalación de baos para cubierta.	Cocimiento de tablonés.
		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.

En relación a **la etapa que hemos llamado “Preproducción”**, que se compone de las actividades de obtención de maderas, materiales y herramientas, se identificó que la modalidad de **obtención de maderas** directamente de bosques para encontrar piezas curvas ha disminuido en la práctica debido a la regulación de acceso a maderas de ciprés y a que el bosque nativo también cuenta con medidas de protección, según señalan los cultores⁴⁸.

La tendencia actual es que, en el caso de no contar con espacio propio autorizado, el abastecimiento de maderas se realiza por medio de intermediadores que generalmente son aserraderos, especialmente en los otros territorios explorados. La madera es adquirida por el carpintero una vez acordado en con el armador las características de la embarcación o es llevada por el mismo armador, a partir de indicaciones técnicas del carpintero de ribera. De este modo, la madera para construir llega desde distintos puntos de la región y de áreas cercanas. Se mencionan los lugares como Calbuco, Compu, Hualaihué, Queilen, Manao y también el área Guaitecas y territorios cercanos a Valdivia, para maderas especiales. Se señala que los lugares de abastecimiento tienen relación con encontrar a proveedores que cuenten con ellas. Se usa Coihue, Ciprés Macrocarpa y Mañío.

Intermediarios también abastecen a los carpinteros de Quellón, que se ubican en distintos puntos y que se a su vez movilizan madera desde lugares que no necesariamente son conocidos por los cultores. Así, se mencionan aserraderos ubicados en el mismo Quellón, y Mocopulli (Dalcahue) donde se obtiene Coihue y Tineo o Tenío; camino a Castro, Colonia Yungay (Quellón) en donde se encuentra Mañío, Tenío y Ulmo. Se mencionan también proveedores sin especificar, que traen maderas del área cordillerana, que cruzan el golfo de Corcovado. Uno de esos sectores es Bahía Tictoc que se ubica en Chaitén. Así también, se encuentran carpinteros que compran en Valdivia y Guaitecas. Se señala que en el pasado llegaba madera de Pumalín, Chana, Apiao y Alao, Chumelden, Chaitén y Santa Bárbara.

El abastecimiento de **gran parte de las herramientas y materiales** de origen industrial o químico es adquirido en ferreterías o mercado cercano. Puerto Montt, sin embargo, es una zona importante para encontrar tecnología e insumos. Se reportó, asimismo, la elaboración propia de herramientas específicas como los Combos de madera o Macetas, además de herramientas de acero con terminaciones específicas. En Quellón existe el antecedente de haber fabricado clavos de cobre para resolver la disponibilidad de este importante recurso:

- (...) como le digo yo, cuando estábamos con mi papa en el campo, los clavos lo hacíamos.
- ¿Lo hacía de (...)?
- De cobre. Mi papá compraba varillas de cobre, y teníamos unos tornillos y se cortaba todo. No sé pues, si se necesitaban clavos de dos pulgadas, se hacían de dos pulgadas y había que hacerle la punta, había que hacerle la cabeza, y no ocupábamos 10 kilos, ocupábamos 40, 100 kilos de clavos, y había que hacerlo a martillo.
- Y tenía que ser de cobre no más, porque no duraba nada el otro.
- Haciendo clavos, y después ya los pernos, igual pues, ahí teníamos si había que hacer 50 pernos, ya ahí tenía la varilla, la medida de los pernos y no se pues, tenía 5, 6 días para hacer los pernos. No te decían, no hazlo no más, y cuando estén listos, no, yo tenía un plazo para hacerlo. (Mario Saldívar, Hualaihué).

⁴⁸ Para mayor información, ver Base de Datos Mapa Ciclo Productivo.

Las tareas propias de la construcción las hemos reunido en la **etapa Producción**, que comienza con la creación de piezas estructurales, como la Quilla, Roda, Codaste y Cuadernas, y su instalación para conformar el esqueleto. Esta labor puede requerir un tiempo de secado o no, período en el que también puede llegar al aserradero el total de maderas para continuar con la embarcación, ya que es bastante común que los carpinteros realicen el trabajo por etapas. Una vez logrado el “armado del esqueleto” se instalan otras piezas estructurales como cuadernas y se avanza hacia la cubierta (Imagen 25). Se realiza el entablado que implica la instalación de piezas cocidas (Imagen 26) y curvadas según sea la indicación del carpintero. Se trabaja luego, en sellar el casco. Se hace el estopado y enmasillado, también se aplican barnices.



Imagen 24: Construcción Embarcación de madera. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid



Imagen 25: Tubo de acero para cocer madera. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.

La construcción de la parte superior u “obra muerta” consiste en la construcción de cabina, que incluye espacio de cocina, dormitorios, servicios higiénicos y de descanso. Esta etapa también contempla la instalación de componentes eléctricos, según sea la necesidad. Por último, se trabaja en terminaciones, pulidos, aplicación de barnices, y se instalan motores u otros mecanismos de propulsión.



Imagen 26: Embarcación 12 metros de eslora. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid

El proceso de trabajo de construcción del casco de una embarcación de madera se presenta en el siguiente el diagrama de flujo, de una nave de 15 metros de eslora. En el diagrama se puede observar que la construcción comienza con la adquisición de materiales y se realizan actividades independientes, en un primer momento, para la preparación de piezas y partes de la nave, agrupadas por tipos (forro del casco, cuadernas, baos, quilla y sus componentes, espejo y planeros), que son montados sobre el picadero, momento en que se trabaja de forma encadenada. El número indicado en cada línea del diagrama de flujo indica el orden en el que se arma la nave.

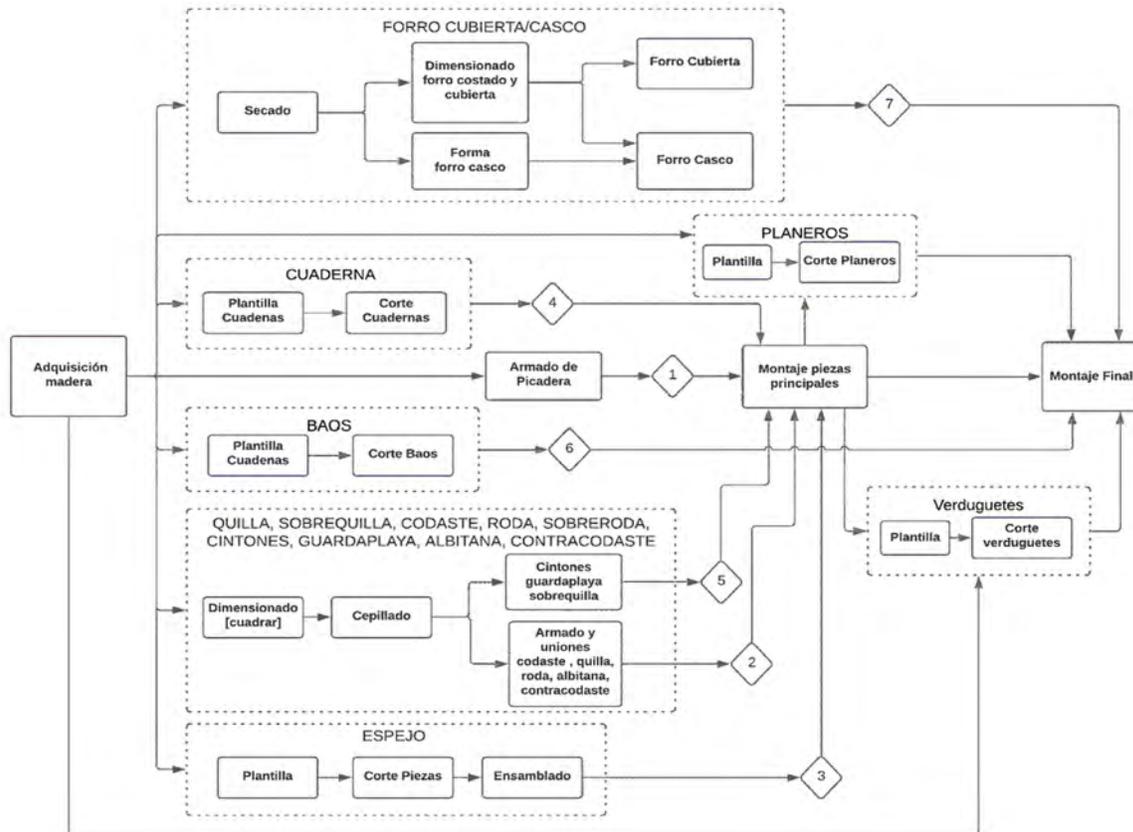


Imagen 27: Diagrama de flujo de proceso de construcción. Fuente: Luco y Troncoso, 2019.



Imagen 28: Embarcación en proceso de construcción, San Rafael - Caracolito, Calbuco

Una vez instalados los mecanismos de propulsión, se realiza la llamada “botadura” que consiste en la salida del astillero y la llegada al mar o río. Es un momento esperado en el que participan quienes

trabajaron en las embarcaciones y que anteriormente incluía la realización de una ceremonia de bendición y/o de bautizo. En la actualidad, es una actividad rara vez realizada, tal como se describe en la *Dimensión simbólica*, punto 4.4.

Finalmente, **la etapa que hemos llamado Post-producción**, tiene relación con incluir dentro del ciclo productivo, aquello relacionado con el destino de la embarcación, así como el término de su vida útil.

En general, tal como hemos señalado anteriormente, la carpintería de ribera en la actualidad se encuentra estrechamente relacionada a la industria pesquera, así como anteriormente estuvo ligada a la actividad maderera, de transporte y conectividad territorial a través del mar interior. Las embarcaciones construidas por los carpinteros tienen *lugares de destino* distintos a los *lugares de origen*, aunque es posible encontrar a naves construidas para cumplir funciones en los mismos territorios, tal como sucede en Calbuco o Quellón, por ejemplo, debido a la intensa actividad pesquera que allí se desarrolla. Los *lugares de destino* de las embarcaciones, señalados por los cultores, integran un amplio territorio (Ver cartografía de Ciclo Productivo)⁴⁹. Estos son: Aysén, Calbuco, Concepción, Coronel, Quellón, Melinka, Lebu, Hornopiren, Puerto Montt, Coyhaique, Dalcahue, Ancud, Carelmapu, Quemchi, Punta Arenas, Quellón, Talcahuano, Chonchi e incluso, de forma especial, se construyó una embarcación destinada a Isla de Pascua.

Por otro lado, la vida útil de una embarcación, que es diferenciada según el tipo de madera de la que está construida, el uso dado y mar en el que desempeña, también tiene plazos. Señalábamos anteriormente que un número no menor de carpinteros de ribera se dedican a la reparación de las embarcaciones, que justamente reemplazan piezas erosionadas para lograr mayor durabilidad. No obstante, existen lugares en áreas del litoral de Ancud, Quellón, Calbuco y Dalcahue en los que se observan embarcaciones abandonadas en estado de deterioro progresivo, varadas, sin señal de algún tipo de intervención, sea tanto para su recuperación como para su desarme. En el desarrollo del estudio, recibimos la preocupación de algunos carpinteros de ribera, quienes solicitaron apoyo para revisar este asunto para evitar la contaminación que genera en el entorno, la descomposición de los materiales como madera, pintura, acero y otros metales.



Imagen 29: Paisaje de litoral pesquero, Calbuco

⁴⁹ Para mayor especificidad, sugerimos revisar Base de Datos para cartografía de Ciclo productivo.

4.6 DIMENSIÓN MATERIAL

4.6.1 MATERIA PRIMA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE EMBARCACIONES

La dimensión material en la carpintería de ribera contempla principalmente lo que es la materia prima de toda embarcación artesanal: la madera; en segundo lugar, se encuentran las herramientas e instalaciones necesarias para su ejecución.

De las entrevistas realizadas se desprende una tensión entre un modelo ideal del uso de maderas, que es el uso antiguo o tradicional, y el uso actual mediado por la escasez de estas maderas. En la Isla Grande e islas menores cercanas a ella, la construcción tradicional de embarcaciones se realiza, idealmente, usando solamente maderas nativas, con preferencia de ciprés de las Guaitecas (*Pilgerodendron uviferum*) y mañío (*saxegothaea conspicua* y *podocarpus nibigenus*), para el entablado, y coigüe y tenío para las quillas, cuadernas y otras piezas estructurales.

Por su durabilidad, el ciprés de las Guaitecas siempre ha sido preferido tanto para piezas estructurales como para entable, aunque para piezas estructurales también son usados el laurel (*Laureliopsis Philippiana*), el ulmo, el tenío, y el coigüe. No obstante, el ciprés de las Guaitecas no era usado para la quilla debido a que se considera una madera blanda, siendo preferida la madera de tenío, coigüe (llamado también roble en el área cultural de Chiloé), y el ulmo en los lugares donde lo hay. Uno de los carpinteros señala que, para la quilla y la obra viva en general, cualquier madera tiene duración, ya que la misma salinidad del mar ayuda a su conservación, por eso hoy en día se usa sin problemas el eucaliptus (*eucaliptus* sp.) para esta pieza.

Para el entablado, se distinguen dos tipos de mañío, el mañío colorado y el mañío blanco. El colorado es especialmente adecuado para la obra viva, mientras el blanco sólo puede ser usado en la obra muerta. El mañío colorado (*saxegothaea conspicua*) también es llamado mañío de hoja corta o mañío macho⁵⁰, mientras que el mañío blanco también es llamado huililahual, huilahual o vilahual, mañío lahual, mañío de hoja punzante, y mañío hembra⁵¹.

En el sur de Chiloé este modelo de uso de las maderas está parcialmente vigente, aunque se reconocen dificultades cada vez mayores para conseguir ciertas maderas nativas, en especial el ciprés de las Guaitecas, debido a las restricciones impuestas por la ley forestal y una creciente fiscalización por parte del organismo encargado (CONAF). Resulta llamativo que el factor pérdida de bosque nativo, si bien se reconoce, no es mencionado como factor principal. Por ejemplo, uno de carpinteros de ribera de la comuna de Queilen, relata buscar todas las piezas estructurales, y aquellas con forma natural (curvas), en bosques cercanos, mientras que compra el ciprés y la tabla de mañío en aserraderos. En la localidad de San Juan, comuna de Dalcahue, según observación etnográfica previa, las piezas de ciprés se encargan a

⁵⁰ Mañío hembra fuera del área de influencia cultural de Chiloé.

⁵¹ Mañío macho fuera del área de influencia cultural de Chiloé.

“guaitequeros” de Quellón, quienes las traen desde las Guaitecas⁵². La tabla y otras piezas menores de ciprés pueden conseguirse todavía en aserraderos de la comuna de Quellón, así como la tabla de mañío. En la isla Apiao, el maestro Ramiro Millalonco señala que no puede hacer grandes embarcaciones debido a la falta de madera; aun así, las piezas con forma natural las busca en pequeños montes cercanos. Asimismo, ha reemplazado la quilla de ciprés por el eucaliptus (*eucaliptus sp.*), árbol frecuente en las islas del mar interior, producto de políticas de fomento forestal impulsadas en los años 90 y 2000. Además de las ya nombradas, otras maderas usadas en la carpintería de ribera son el avellano, el ciruelillo y el tique u olivillo.

En el área de Calbuco y Puerto Montt, en cambio, el ciprés nativo o de las Guaitecas ha sido reemplazado por ciprés macrocarpa, exótico, el que es comprado y traído desde la zona de Valdivia, y también por el eucalipto (*eucaliptus sp.*), el que se considera una buena madera para quillas. Para algunas piezas que aún se trabajan en forma natural, los carpinteros del astillero caracolito, en Calbuco, señalan que encargan estas piezas a unos “viejitos” especializados en esto, quienes las buscan en montes más o menos cercanos, pero a veces tan lejos como los bosques de la cordillera de la costa en la comuna de Los Muermos.

“Si pues, uno lo encarga porque uno tiene amigos. Para la roda tiene amigo en Ñiucho que le digo “...necesito una roda ¿Me lo puede hacer?” Listo. Y cuando está listo uno lo puede buscar. Ya no es como antes, que antes la gente iba al monte -el mismo carpintero- a buscar la quilla los palos chuecos. Ahora no, ahora se encarga”. (César Bahamonde, 65. Rauco)

Tabla 36: Maderas utilizadas por carpinteros de ribera para la construcción de embarcaciones⁵³.

MADERAS USADAS ACTUALMENTE	MADERAS USADAS ANTERIORMENTE
• COIHUE	• CIPRÉS DE LAS GUAITECAS
• MAÑÍO BLANCO	• ALERCE
• MAÑÍO COLORADO	
• ULMO	
• ULMO TENÍO O TINEO	
• AVELLANO	
• EUCALIPTUS (<i>eucaliptus sp.</i>)	
• CIPRÉS MACROCARPA.	
• CIPRÉS DE LAS GUAITECAS	

⁵² En Chiloé, hablar de las Guaitecas incluye el archipiélago de Los Chonos, o toda el área más allá del Golfo de Corcovado.

⁵³ Para información más detallada o complementaria, consultar Base de Datos sobre Materiales e Informe Mapeo Participativo Carpintería de Ribera, Comuna de Hualaihue.

En la zona de Hualaihue, las maderas estructurales en general se pueden conseguir en los bosques cercanos, mientras que para el entablado se compra la madera ya sea en Puerto Montt o Calbuco, o eventualmente en algún predio privado. La mayoría de los maestros de la zona prescinden completamente del uso de Ciprés de las Guaitecas.

Para la obtención de las maderas, en cada territorio se deben movilizar diferentes redes y estrategias para conseguir las maderas necesarias. Para tal efecto, es conveniente distinguir las piezas que pueden comprarse en aserraderos, de aquellas con características especiales (formas) que los carpinteros de ribera prefieren encargar directamente a personas conocedoras del oficio.

Las maderas con formas naturales, para la roda, codastes, albitanas, y cuadernas cuando corresponde⁵⁴, salvo contadas ocasiones, corresponden a árboles nativos, que se buscan consecuentemente en los bosques naturales de la región, o en relictos que permanecen en quebradas o “zanjones”. De las comunas estudiadas, Calbuco es una de las que cuenta con menos bosque nativo cercano a la zona de los astilleros. Es por ello que estas piezas las encargan en sectores bastante alejados, como Astilleros, en el camino a Carelmapu, o en la cordillera de la costa accediendo por la comuna de Los Muermos. O bien deben rebuscarlas en el sector. Ante esta dificultad, surge la posibilidad de armar estas piezas mediante ensamblajes, en el caso de la roda y el codaste, o de recortar la pieza requerida en un tablón más grande. Por último, para el caso de las cuadernas, está la posibilidad de lograr la forma requerida doblando un par de tablas o listones al vapor, las que en este caso se ponen dobles para lograr el grosor requerido de la cuaderna. Esta última opción es cada vez más usada, ya que otorgaría mayor flexibilidad de la embarcación y por ende un mejor comportamiento y resistencia frente a oleajes de mar abierto.

En la Isla Grande de Chiloé, a pesar de que también escasea el bosque nativo, en general los carpinteros de ribera resuelven esta necesidad en sus propias comunas, o en comunas cercanas. Un caso especial es el de carpinteros de ribera de las islas menores, que muchas veces tienen que conseguir estas piezas en la isla grande, en otras islas que cuentan con bosque como Tranqui y Butachauque, o bien en la cordillera, como en el caso de R. Millalonco, de isla Apiao:

“La madera para nosotros queda difícil para transportarla. Entonces, eso nos hace dificultosas las pegas. Hemos perdido pegas por el hecho de no tener harta madera, entonces por eso estoy construyendo esta lancha, para que pueda ir hacia la cordillera y comprar maderas curvas o codastes, o cualquier otro negocio que tenga que ver” (Ramiro Millalonco, Apiao).

Sin embargo, en el caso de los maestros que ya han desistido de comprar o encontrar estas piezas con forma natural, la madera se compra en aserraderos o barracas, y de esta manera se evitan esta complicación. En este caso, no se usa necesariamente madera nativa, sino que también puede ser cipresillo. Para el entable y todo el resto de madera que no requiere una forma, ésta se obtiene en aserraderos. En el caso de la Isla Grande de Chiloé, todavía hay maderas nativas a precio asequible, especialmente en las comunas de Chonchi y Quellón, donde se concentran los aserraderos. Hasta hace un par de décadas, era muy común que la madera de ciprés nativo viniera del archipiélago de Las Guaitecas, posibilidad cada vez más restringida debido a que la mayor parte de los madereros de esa zona no cuentan con planes de manejo.

⁵⁴ Como se verá en el siguiente capítulo, no todos los carpinteros de ribera usan estas piezas con forma natural.

Para calafatear o estopar las embarcaciones, también ha habido un cambio importante en los últimos años. Antiguamente se utilizaba la estopa preparada con corteza de alerce, en algunos lugares llamada cochay. La extracción de esta materia prima se encuentra restringida por la ley que protege al alerce, especie declarada como monumento natural, desde el año 1976. Aun así, éste material siguió en uso, aunque decrecientemente hasta la actualidad. Durante el transcurso de esta investigación, su uso fue observado solo en un astillero.

4.6.2 INSTRUMENTOS, HERRAMIENTAS Y PRODUCTOS ASOCIADOS

Las **herramientas usadas en la carpintería de ribera** son prácticamente las mismas que usa cualquier carpintero. 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 (Imagen 38), del “Calafatero” (Imagen 37) y el “Punto” (Imagen 40) 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 (ver Imagen nº 39).

Las herramientas utilizadas actualmente, en el proceso de construcción de una nave de madera, son de accionamiento manual, eléctrico o motor de combustión, a continuación, se presenta una descripción de algunas de ellas:

MOTOSIERRA

- Pequeña
 - 1,8 hp de potencia.
 - Es liviana y se utiliza para realizar cortes en altura y cortes pequeños.
- Grande
 - 3,9 hp de potencia.
 - Gracias a su potencia puede utilizar una espada de mayor largo pudiendo así ser utilizado para cortar trozos de mayor diámetro.



Imagen 30: Motosierras. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.

CEPILLO ELÉCTRICO

- Pequeño
 - 620 w de potencia.
 - Para trabajos varios.
 - Por su tamaño permite mayor manejo.
 - Utilizada para cepillar cantos de tablas.
- Mediana
 - 840 w de potencia.
 - Utilizada para cepillar cintones, cuadernas y tablas.
- Grande
 - 1140 w de potencia.
 - Su potencia y mayor ancho de cepillado permite ser utilizado para cepillar grandes piezas, quilla, roda, codaste, baos.



Imagen 31: Cepillo eléctrico. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.

TALADRO ELÉCTRICO

- Pequeño
 - 600 w de potencia.
 - Se utiliza para perforar las tablas del casco ayudando a que el clavo no agriete la tabla.



Imagen 32: Taladro eléctrico pequeño. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.

MEDIANO

- 750 w de potencia.
- Se utiliza para perforar uniones de cuadernas, baos, cintones.
- [perfora diámetros de 3/8" a 1"]



Imagen 33: Taladro eléctrico mediano. Grande. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.

- 850 w de potencia, por su potencia es utilizada para perforar las uniones de quilla/roda, Quilla/codaste.
- [perfora diámetros de 1"]



Imagen 34: Taladro eléctrico grande. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.

ESMERIL ANGULAR

- Pequeño
 - 840 w de potencia.
 - 4 ½" diámetro de disco.
 - Se utiliza para cortar pernos.
- Grande
 - 1800 w de potencia.
 - 7" diámetro de disco.
 - Se utiliza para lijar/pulir el casco e la embarcación.



Imagen 35: Esmeriles. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.

TECLE DE CADENA

- Capacidad: 500 kg o 1000 kg
- Se utilizan para levantar cintones, cuadernas, baos, quillas y otros.



Imagen 36: Tecla de cadena. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.

MARTILLO



Imagen 37: Martillo. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.

ESCUADRA



Imagen 38: Escuadra. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.

ESCUADRA FALSA



Imagen 39: Escuadra Falsa. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.

HACHA



Imagen 40: Hacha. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.

COMBO



Imagen 41: Combo. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.

PRENSAS

- Herramienta que ayuda a sostener dos o más piezas solo con presión, existen de diferentes tamaños dependiendo donde será utilizado, en este caso, baos con tablas, cuadernas con tablas, cintones con cuadernas.



Imagen 42: Presa. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.

CALAFATERO

- Herramienta de acero con punta plana, utilizada para introducir la estopa entre las tablas, que es elaborada por los cultores.



Imagen 43: Calafatero. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.

MACETA DE MADERA

- Herramienta hecha de madera que golpea el calafatero. Recomendable que sea de madera para disminuir, ruido, impacto y suavidad en la introducción de la estopa.



Imagen 44: Maceta de Madera. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.

TUBO DE ACERO

- Utilizado para cocer madera, se hace hervir el agua con fuego utilizando los despuntes de la madera, luego se introducen las tablas al tubo y se deja entre 1 a 2 horas hirviendo.



Imagen 45: Tubo de acero. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.

PUNTO

- Herramienta de acero, con punta endurecida utilizada para embutir el clavo de la tabla, para luego ser masillado, este es sostenido con un mando de madera, para reducir el impacto. También forma parte del conjunto de herramientas elaboradas por los cultores.



Imagen 46: Punto. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.

En relación a las instalaciones disponibles para la construcción de embarcaciones, tal como señalamos anteriormente, no existen iguales condiciones. De los 53 visitados, 35 cuentan con algún tipo de instalación regular a baja calidad. Se trata de instalaciones que cumplen funciones como protección de herramientas y de resguardo frente a condiciones climáticas poco adecuadas. En el caso de instalaciones que hemos calificado como regulares, se trata espacios que son montados con materiales como madera, Zinc y PVC. Pueden tener estables o temporales. En los casos de instalaciones que hemos denominado de baja calidad, se señalan espacios en mal estado, que no otorgan protección tanto por desgaste de materiales, como por instalaciones espontáneas o improvisadas. Se incluyen aquí pequeñas bodegas. Ningún carpintero documentado cuenta con instalaciones de piso de concreto o que otorgue aislamiento de suelo. Son todos espacios pequeños que permiten la construcción de embarcaciones pequeñas.



Imagen 47: Construcción de galpón de madera. Fuente: Astillero de Hugo Almonacid.

Se detectó que 12 de los carpinteros cuentan con espacios de trabajo muy deficientes y 15, que están en actividad, no cuentan con espacio propio.

Tabla 37: Cultores con instalaciones de trabajo según calidad.

Nº	Comuna / Provincia	Nombre	Localidad / Sector	Regular	Mala
1	Quellón / Chiloé	Alberto Saldivia	Cheter	x	
2	Quellón / Chiloé	Bernardo Díaz	Cheter	x	
3	Quellón / Chiloé	Domingo Contreras	Cheter	x	
4	Quellón / Chiloé	José Ambrosio Aguilar	Quellón	x	
5	Quellón / Chiloé	Mario Saldivia	Cheter	x	
6	Quellón / Chiloé	Cesar Omar Hernández	Quellón Viejo	x	
7	Calbuco / Llanquihue	Erico Vargas	Isla Quihua	x	
8	Calbuco / Llanquihue	Luis Almonacid	El Rosario	x	
9	Calbuco / Llanquihue	Rodolfo Uribe	El Rosario	x	
10	Hualaihue / Palena	Ricardo Vargas	La Poza	x	
11	Hualaihue / Palena	Héctor Uribe	Quildaco Bajo	x	
12	Hualaihue / Palena	Eleaser Ojeda	Tentelhue	x	
13	Hualaihue / Palena	Luis Orlando Soto	Cheñue	x	
14	Hualaihue / Palena	Juan Ángel Ruiz	Hualaihue Estero	x	
15	Hualaihue / Palena	Nelson Asenjo	Hornopiren	x	
16	Hualaihue / Palena	Guido González	Hornopiren	x	
17	Castro / Chiloé	Elson González	Castro - Gamboa	x	
18	Quinchao / Chiloé	Ramiro Millalonco	Quinchao (Apiao)	x	
19	Chonchi / Chiloé	César Bahamonde	Chonchi (Rauco)	x	
20	Mauillin / Llanquihue	Juvenal Almonacid	Caremapu	x	
21	Mauillin / Llanquihue	Carlos Uribe	Caremapu	x	
22	Puerto Montt / Llanquihue	Segundo Arturo Vargas	Puerto Montt	x	
23	Ancud	Rodrigo Paidanca	Ancud / Lamecura	x	
24	Calbuco / Llanquihue	José Miguel Almonacid	El Rosario		x
25	Calbuco / Llanquihue	José Hugo Almonacid	San Rafael / Caracolito		x
26	Calbuco / Llanquihue	Miguel Almonacid	San Rafael / Caracolito		x
27	Calbuco / Llanquihue	Pablo Zúñiga	San Rafael / Caracolito		x
28	Calbuco / Llanquihue	Sebastián Huirimilla	San Rafael / Caracolito		x
29	Calbuco / Llanquihue	Sergio Almonacid	San Rafael / Caracolito		x
30	Calbuco / Llanquihue	Hugo Almonacid	San Rafael / Caracolito		x
31	Calbuco / Llanquihue	Víctor Segundo Almonacid	San Rafael / Caracolito		x
32	Hualaihue / Palena	Jaime Gallardo	Mañihueico		x
33	Hualaihue / Palena	Marcelo Hauffmann	Quildaco Bajo		x

34	Hualaihue / Palena	José Gastón Uribe	Pichicolo	x
35	Queilen / Chiloé	José Nicanor Vera	Queilen	x

Tabla 38: Carpintero de ribera que no cuentan con instalaciones de trabajo.

Nº	Comuna / Provincia	Nombre	Localidad / Sector	Cuenta con Instalaciones Sí/No
1	Quellón / Chiloé	Ariel Quevedo	San Antonio	No
2	Quellón / Chiloé	Raúl Villegas	Chaiguao	No
3	Calbuco / Llanquihue	Estanislao Zúñiga	El Rosario	No
4	Calbuco / Llanquihue	Luis Arcadio Zúñiga	Isla Guar	No
5	Calbuco / Llanquihue	José Marín	Llaco Bajo	No
6	Calbuco / Llanquihue	Gabriel Almonacid	San Rafael / Caracolito	No
7	Calbuco / Llanquihue	Guillermo Almonacid	San Rafael / Caracolito	No
8	Calbuco / Llanquihue	José Santiago Oyarzo	San Rafael / Caracolito	No
9	Hualaihue / Palena	Robinson Oyarzo	La Poza	No
10	Hualaihue / Palena	Benigno Marín	Punta Hurón	No
11	Hualaihue / Palena	Juan Faúndez	Punta Poe	No
12	Ancud	Ernesto Guerrero	Manao	No
13	Ancud	Luis Cárdenas	Ancud / Pudeto	No
14	Ancud	Francisco Huineo	Ancud / Pudeto	No
15	Ancud	Manuel Vargas	Ancud / Pudeto	No
16	Quellón / Chiloé	Adalio España	Quellón	No aplica
17	Quellón / Chiloé	Bernardino Bórquez	Oqueldan	No aplica
18	Hualaihue / Palena	Rafael Uribe	Quildaco Bajo	no aplica

4.6.3 PRODUCTOS MATERIALES DEL ELEMENTO

Los principales productos que en la actualidad se construyen, son lanchas, botes y barcazas. Además, algunos cultores se dedican a hacer modelos a escala, principalmente de lanchas veleras.

LANCHAS

En Chiloé se le llama lancha a cualquier embarcación, desde unos 5 a 6 metros de eslora como mínimo, siempre y cuando ésta cuente con espejo y cubierta. *Espejo* se llama la pieza plana que cierra la popa de estas embarcaciones. Y con cubierta, significa que la embarcación es cerrada en la parte superior, por lo menos en la mitad delantera. Además, en Chiloé toda embarcación con estas características cuenta también con una cabina, con al menos dos camarotes.



Imagen 48: Lancha en construcción. El espejo (popa) a la izquierda. San Juan, comuna de Dalcahue. Foto David Núñez.

Dentro de las lanchas hay una variedad de formas, tamaños y estilos, que dependen principalmente del uso que se le dará a la embarcación.

La lancha velera, como su nombre lo indica, está especialmente adaptada para la navegación a vela, siendo en general más ancha proporcionalmente en comparación a las lanchas a motor. De esta manera, obtiene la estabilidad necesaria para escorarse con el viento. Estas lanchas prácticamente ya no se construyen más que en la localidad de Mañihueico, comuna de Hualaihue, y excepcionalmente en otros astilleros. Como ya se indicó en el apartado 4.3, en el pasado, las lanchas veleras de la zona de Hualaihue y Calbuco, se distinguían de las lanchas veleras del archipiélago, por su mayor tamaño, especialmente en anchura, y muchas veces las veleras de “la cordillera” no eran cerradas. No obstante, las que se construyen hoy en día siempre son cerradas, ya que en general son encargadas con fines turísticos o de ocio.

Luego están las lanchas a motor, dentro de las cuales también se distinguen varios tipos, o, mejor dicho, diferentes estilos constructivos, siendo el calado uno de los aspectos formales que más varía.

Así, se pueden distinguir las lanchas que serán destinadas a cabotaje, es decir al transporte de mercancías, demanda de la industria salmonera y también de la mitilicultura; lanchas para la pesca en mar abierto, ya sea la centolla en Magallanes o la reineta en todas las regiones; y lanchas para el buceo y la pesca dentro del mar interior de Chiloé. También se construyen lanchas para el transporte de pasajeros, ya sea para los servicios de recorridos subvencionados o para el turismo.

En general, las lanchas que soportarán oleajes más grandes son hechas con un mayor calado⁵⁵, lo que les otorga mayor estabilidad y velocidad, pero a costa de disminuir su capacidad de carga en relación con la envergadura. Las lanchas buceras, de pasajeros para el mar interior, y en general la lancha “multiuso”, que también puede ser usada para la cosecha de choritos, tiene un calado intermedio, y se ha popularizado la que alcanza entre 11 a 12 metros de eslora. En general tiene un poco menos de 12 metros para que normativamente se le aplique la categoría de embarcación para pesca artesanal. Por último, las lanchas destinadas al cabotaje dentro del mar interior o los canales de Aysén, se pueden permitir un calado menor, con el fin de aumentar su capacidad de carga. Con este mismo fin, se ha desarrollado una lancha que, sin sobrepasar los 12 metros de eslora, tiene una gran altura y anchura.

BOTES

El bote es una embarcación sin cubierta, que al igual que la lancha tiene un espejo de popa. Su tamaño varía desde dos metros los más pequeños, hasta los 8 metros. Los botes en general son destinados a la pesca en lugares cercanos a la residencia. Aunque con la masificación de los motores fuera de borda, el concepto de cercanía se relativiza, podemos decir que el bote está hecho para salir por el día, y regresar al punto de partida. Está entonces el bote para pesca, de 6 a 8 metros, que se ha visto en parte reemplazado por los botes de fibra de vidrio; el bote auxiliar, de dos a tres metros, que se lleva en una lancha más grande para poder acercarse a tierra y para ayudar en el lance de la red, en el caso de las lanchas bolincheras; y también hay los botes pequeños, de 2 a 4 metros que son utilizados para múltiples propósitos: balseo entre dos orillas, navegaciones costeras, pesca para autoconsumo, o también como bote auxiliar de una embarcación más grande.

En las islas del mar interior, donde un bote pequeño es un artículo de primera necesidad, para acercarse a una lancha, para acarrear luga, y otras navegaciones costeras, el bote de madera es frecuentemente reemplazado por botes hecho con desechos plásticos de la acuicultura. El más común consiste simplemente en una boya tipo botella cortada por la mitad. De cada mitad se puede hacer un bote, reforzando la forma resultante con una estructura de madera muy simple. Pero también hay algunos contruidos uniendo varias piezas de plástico provenientes de boyas cuadradas (en realidad, cúbicas). En este caso, se le aplican cuernas y los bancos para sentarse cumplen la función de baos.

⁵⁵ Profundidad de la quilla bajo la línea de flotación.



Imagen 49: Bote de plástico hecho con desechos de la acuicultura. Hualaihue, abril 2019.

El bote de pesca más grande, con motor fuera de borda, es común en caletas urbanas cercanas al mar abierto, como Carelmapu y Ancud, o en las orientadas hacia el golfo de Ancud, como en la costa de Hualaihue, y la costa noreste de la isla grande de Chiloé, y es además la embarcación que más se sustituye por el bote de fibra de vidrio. En el resto del mar interior, sigue predominando la lancha con cubierta y cabina.

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Imagen 50. Uso de bote auxiliar para acercarse a la lancha. Carelmapu, abril 2019.

BARCAZAS

La barcaza o transbordador artesanal, es una embarcación igualmente construida esencialmente de madera, destinada al transporte de vehículos o de carga pesada. Estas barcazas tienen múltiples usos, en general se arriendan para llevar vehículos hacia o desde las islas menores que no cuentan con este servicio, para transportar alimento para salmones, o para la cosecha de choritos. Es un trabajo que requiere de grandes cuadernas naturales, y no todos los carpinteros de ribera lo realizan, siendo observado, durante este estudio, sólo en dos astilleros de la comuna de Castro.



Imagen 51. Barcaza de madera en Vilupulli. Foto Luis Mansilla.⁵⁶

Muchas veces las barcazas de madera son recubiertas con metal, especialmente si su uso será intenso, como en el caso de las barcazas usadas en el cruce del canal de Dalcahue, aunque ya están siendo casi completamente reemplazadas por barcazas de fierro.

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Imagen 52. Marcelo Hauffmann trabajando en una lancha velera a escala. La Poza, abril de 2019.

⁵⁶ Foto publicada en blog Patagonia Insular el 15 de diciembre de 2007. Disponible en: <http://patagoniainsular.blogspot.com/2007/12/chakira-en-chiloe.html>, visitado el 2 de mayo de 2019.

MODELOS A ESCALA DE LANCHAS VELERAS Y OTROS

Algunos carpinteros de ribera construyen modelos a escala de lanchas veleras, y uno de ellos, Jaime Gallardo, ha creado una sala de exposiciones con fin educativo, junto a su taller en Mañihueico. Jaime construyó réplicas de los diferentes estadios en la construcción de una lancha velera⁵⁷. También José Artemio Soto de Mañihueico, y Marcelo Hauffmann de La Poza, han hecho réplicas de lanchas veleras, con fines de exhibición o para venderlas como artesanía.

Por último, los carpinteros de ribera también han incursionado en la construcción de kayak, yates de lujo, y hasta un catamarán rapa nui, que se construyó en Quellón y fue botado en el verano de 2019.

4.6.4 TÉCNICAS CONSTRUCTIVAS

Existe una diversidad de técnicas constructivas, tanto entre carpinteros, como para enfrentar diferentes desafíos constructivos.

En cuanto al desarrollo de modelos previos a la construcción, hay dos escuelas vigentes. La primera, es la técnica tradicional de trabajar con plantillas. Éstas consisten en estructuras de madera que retratan las formas y medidas de un determinado tipo de embarcación, en cortes transversales que resultan claves para poder replicarla: Popa (espejo), mitad y proa. Ésta es la técnica que se considera más antigua o tradicional en muchos lugares. Muchas veces estas plantillas son replicadas a una escala diferente, manteniendo las proporciones, lo que permite variar los tamaños de las embarcaciones a construir. Con esta técnica, entra en juego fuertemente la intuición y el “ojo” del maestro, habiendo siempre un nivel de improvisación que se resuelve al momento de presentar el trabajo in situ. Por este motivo, el maestro que usa esta técnica no sabe de antemano cómo quedará exactamente la embarcación resultante. Sin embargo, teniendo presentadas las líneas principales que dan proporcionalidad a la figura, los maestros se “lanzan” a la construcción confiando en que resolverán en la práctica cualquier desafío que se les presente. Cabe señalar que esta técnica permite construir una embarcación sin manejar necesariamente conocimientos matemáticos o de escritura. De hecho, muchos carpinteros tradicionales fueron analfabetos, manejando sólo el sistema numérico.

La segunda escuela, diversa en su interior, es la que desarrolla planos y/o maquetas como modelos previos a la construcción. Este conocimiento fue adquirido por algunos maestros de ribera que trabajaron en astilleros importantes durante el siglo XX o incluso XIX, y que luego enseñaron esta técnica en sus lugares de origen. Parece ser el caso de lo que ocurrió en San Juan, comuna de Dalcahue, donde esta técnica ha sobrevivido hasta hoy. Según Zegers (2005), un carpintero de ribera que tuvo un rol fundacional en esta escuela sería Eduardo Bahamonde, a fines del siglo XIX:

“Los carpinteros chilotes que empezaban a construir estos barcos entraron en contacto con constructores alemanes, croatas, genoveses, ingleses y españoles en los canales y en los astilleros de Puerto Montt y Punta Arenas, poniendo en juego la destreza náutica heredada de los chonos.

⁵⁷ El 29 de enero de 2020 Jaime Gallardo materializa 2 salas de exposición, bajo el concepto de “Museo de las Veleras Chilotas”, siendo un recinto de valorización único en el país.

Eduardo Bahamonde Navarro, primer constructor conocido de San Juan, aprendió su oficio en Quicaví. Luego, trabajó como cocinero en el astillero Doberti de isla Dawson fundado en 1896 en Punta Arenas por italianos. Ahí aprovechó de aprender sobre la construcción de barcos más grandes. Después, en su poblado natal, pudo aplicar sus conocimientos y traspasarlos a hijos y nietos". (Zegers, 2005).

En cuanto a la confección de piezas estructurales curvas, como la roda, el codaste y las cuadernas, hay cuatro maneras de resolverlas. La primera y más tradicional, es labrarlas sobre madera que tenga una forma natural apropiada a la pieza. Para ello, se buscan árboles nativos con grandes ramas, que den el ángulo deseado. Según el criterio de algunos maestros, es necesario que al menos algunas de las cuadernas, que son clave en la firmeza de la embarcación, sean cuadernas "naturales". En general las cuadernas más cercanas a la proa se hacen con esta técnica.

La segunda técnica consiste en confeccionar la pieza deseada con otras dos piezas de madera que se ensamblan de manera que den el ángulo deseado. El uso de esta técnica se relaciona directamente con la escasez de montes nativos a los que acudir.

Una tercera técnica consiste en recortar la pieza deseada desde un trozo de madera mayor. Para esto, se dibuja la pieza requerida, y luego se recorta con la motosierra. La roda, el codaste, y la albitana, se resuelven siempre de alguna de estas tres maneras.

Una cuarta técnica, usada sólo para cuadernas, es la pieza sobada o cocida al vapor. Al igual como se hace con las tablas del entablado, y otras piezas que necesitan cierta curvatura, la futura cuaderna se cuece en un tubo metálico con agua dentro, al que se le aplica fuego hasta que el agua hierve y se evapora, impregnando la madera y dejándola flexible, para que luego, con uso de la fuerza, se le dé la forma requerida. Este trabajo resulta bastante pesado, sobre todo cuando se trata de embarcaciones de grandes dimensiones, lo que supone una limitación para maestros que trabajan solos o con un ayudante esporádico.

Sin embargo, la cuaderna cocida es un requerimiento de los encargos hechos desde Valdivia u otras zonas de mar abierto, ya que esta cuaderna tendría una mayor flexibilidad y aguante ante los golpes del mar. En cambio, para la construcción de barcasas (tipo transbordador de vehículos), se requiere que todas las cuadernas sean de forma natural, debido a que deben tener un grosor importante, similar a la roda de una lancha común. Cuando se usa este tipo de cuaderna, lleva además un remache especial.

- "Cuaderna natural, de vuelta natural, pero ya natural no va quedando entonces lo que hacen es pongámosles el tablón ancho y le hacen la vuelta, así lo están haciendo ahora porque no es pura madera.
- ¿En el fondo hacen la pieza?
- Lo hacen de un tablón ancho. Le hacen la vuelta que de todas maneras no queda tan firme no es como un palo natural porque si usted le hace una vuelta a un palo y le pega un golpe o se da vuelta en una playa así, se quiebra.... Incluso es más firme esto que la cuaderna natural, porque la cuaderna a vapor cede, alcanza a ceder un poco, y la natural se quebró al tiro. Esa que esta fuera no es natural es de ciprés doble una sobre otra que hace 4x2 y clavo de cobre remachado, firme". (Cesar Bahamonde, 65 años, Rauco).

4.7 DIMENSIÓN ECONÓMICA

4.7.1 ORGANIZACIÓN SOCIAL Y ECONÓMICA INHERENTE AL ELEMENTO

El desarrollo de un proyecto constructivo 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 la estructura e insumos y equipamiento.

Tal como señalamos anteriormente, el carpintero de ribera se apoya en al menos un ayudante en momentos determinados 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 que puede ser aportada previamente por el armador según indicaciones y acuerdos con el carpintero, o puede ser parte de las tareas del mismo maestro que es lo considerado 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.

4.7.2 CADENA PRODUCTIVA

El carpintero de ribera era capaz, hasta hace unos años, de hacerse cargo de gran parte del proceso constructivo, desde la obtención de la madera hasta entregar la embarcación con cabina, compartimentos interiores, y pintura. Para ello, en lugares aislados como la costa de Hualaihue, o las islas del mar interior, hasta se aserraba la madera a brazo, es decir con sierras manuales. Esta situación ha cambiado con la llegada de los aserraderos, y con el aumento de la demanda de embarcaciones, los carpinteros de ribera externalizan cada vez más la obtención de las maderas estructurales con forma natural, o las reemplazan por piezas armadas.

Por otra parte, una vez terminada la obra de mano del carpintero, e instalado el motor, labor que la mayoría de los maestros sabe realizar, todavía faltan elementos metálicos para habilitar completamente la embarcación. Escotillas, barandas, a veces escaleras, todo esto es realizado por otros maestros especialistas. Lo mismo con la fibra de vidrio con que se recubren en la actualidad la mayoría de las embarcaciones, este proceso es realizado mayormente por especialistas externos, no obstante, algunos cultores manifestaron estar aprendiendo y aplicando esta técnica, aunque sin tomar las medidas de seguridad necesarias. En la comuna de Hualaihue, durante uno de los talleres de validación, se mencionó el caso de un cultor que murió después de enfibrar una embarcación sin usar mascarilla. En el mismo taller, otro de los cultores reconoció que también estaba haciendo lo mismo.

Luego viene la instalación eléctrica y el equipamiento con instrumentos de navegación y comunicaciones, como radar, sonda, radio VHF, antenas, entre otros.

4.7.3 CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA

Como ya hemos podido apreciar, en la carpintería de ribera se articulan diversos factores y actores que van conformando el contexto económico en que se desarrolla la actividad. Por una parte, se encuentran las actividades económicas que mueven el grueso de la demanda de embarcaciones artesanales: la pesca artesanal, incluido el buceo y la recolección de algas; la acuicultura, y el transporte de pasajeros. Cada una de estas actividades se encuentra bastante diversificada en el mar interior de Chiloé. El rubro de la pesca en general ha tenido varios cambios, caracterizándose por concentrarse en diferentes especies que se pescan intensivamente hasta llegar a una crisis en su disponibilidad, como lo fueron en el pasado la ostra, el pelillo, el loco, la merluza, y en la actualidad la luga y en menor medida el huiro. En general la pesca depende mucho de la demanda externa, y en la medida que los recursos pesqueros escasean, debido a la sobreexplotación, el estado comienza a subvencionar la compra de embarcaciones a los pescadores artesanales. Así, en este momento el Estado es un cliente de la carpintería de ribera, en el caso del astillero de Omar Gutiérrez en el sector de La Poza.

Sin embargo, es preciso destacar la enorme adaptabilidad de la población rural a los cambios en el mercado, que les permite mantener un modo de vida ligado al mar. En la actualidad, muchas comunidades indígenas están solicitando la administración de espacios de borde costero bajo la figura de Espacios Costeros Marinos de Pueblos Originarios, donde proyectan desarrollar actividades de extracción, repoblamiento de especies nativas, y acuicultura de especies nativas, lo que podría generar una continuidad en esta relación con el mar, que redundaría en la continuidad de la demanda de embarcaciones artesanales en la región.

4.7.4 RENTABILIDAD ECONÓMICA DEL ELEMENTO

La rentabilidad de la actividad no fue abordada directamente con todos los carpinteros de ribera, ya que muchos de ellos manifestaban una desconfianza inicial al respecto. Sabíamos de antemano que los datos que ellos entregarán estarían mediados por intereses o toma de resguardos frente al tema complejo de los impuestos y la falta de formalización del negocio.

Sin embargo, con otros si se pudo abordar el tema. Para empezar, según la apreciación de uno de los cultores, la mayoría de sus colegas no desarrolla un cálculo adecuado de los costos materiales y humanos implicados en la construcción de una embarcación. Sin embargo, según este mismo informante, el 40% del costo final de una embarcación corresponde a materiales. Con el resto se juega entre la mano de obra y la utilidad bruta, dos aspectos que raramente los maestros se preocupan de distinguir, siendo ellos mismos la principal mano de obra. Por otra parte, los gastos fijos y variables tampoco son calculados ni separados de los gastos de la vivienda, junto a la que generalmente están trabajando.

Aplicando este modelo a un ejemplo tipo, tenemos que un carpintero de ribera cobra \$12.000.0000 de pesos por una embarcación vendida, es decir, el mismo carpintero se ocupa de la obtención de la madera. En esta embarcación, con un ayudante, demora 4 meses. Usaría 4 millones en materiales, y le quedarían 8 millones para todos los demás gastos, incluido su sueldo, el de su ayudante, gastos fijos y variables, todo por 4 o 5 meses. etc.

- “Una lancha, pongámosle de 12 metros, está valiendo como unos 8 millones vendida.
- ¿Y cuánto se demora en hacer esa lancha más o menos?
- Unos 4 meses aproximadamente, un poco más, 4 meses aproximadamente.
- ¿Y usted ha hecho el cálculo de esos 8 millones cuanto contempla el costo en materiales?
- Sí, el 40%, y uno juega con eso para que ojalá quede en un 40% y no pase eso porque uno no tiene estudio pero la parte económica uno lo maneja muy bien, y sabe dónde disminuir gastos y para hacer otra cosa, y así, cuando vino hacer charlas el hombre del FOSIS, supuestamente ellos vienen a enseñar a uno como economizar sus recursos y después cuando estuvo listo, lo hizo todo, le dije profe esto lo que usted hizo yo lo hago con 100, 200 lucas menos, era un proyecto chico un bote de 5 metros yo lo hago con 100, 200 lucas menos, me dijo ¿dónde disminuye? Yo le dije de esta y de esta parte y lo hago de esta y esta forma y lo hago con menos plata, así que me felicitó y me dio una propina de 100 lucas adicionales para sacar otra herramienta de todos los que habemos en el taller me dio esas 100 lucas a mí para otra herramienta más. Esa parte como digo, uno no tiene un título, pero tiene mucho conocimiento y la sabiduría” (Nicanor Vera, Queilen).

A partir de otros indicadores, sin embargo, es posible visualizar que la rentabilidad de esta actividad no es estable ni permite un ahorro o inversión para mejorar las condiciones de trabajo que tiene directa incidencia en la capacidad productiva. En efecto, la falta generalizada de galpones adecuados para trabajar, por ejemplo, o la incapacidad de construir embarcaciones de manera independiente de un cliente que encargue y ponga los materiales, como se verá en la problematización, lo confirman. La variabilidad de casos es evidente.

“El que yo le hice a Diego que fue con cabina, mástil, bota vara, forrado adentro, con todas las terminaciones, él le puso motor de borda y salió a navegar y ese le cobré 12 millones y no es plata porque ¿Ese demoré más de un año Arturo, cierto? Claro, más de un año”. (César Bahamonde, 65. Rauco).

Los carpinteros de ribera que trabajan al aire libre tienen muchos días sin actividad producto de los temporales frecuentes en la zona. Sin embargo, en los días de lluvia suave sin excesivo viento, trabajan a pesar de las condiciones del momento.

EJEMPLO DE COSTOS DE CONSTRUCCIÓN DE UNA NAVE DE 15 MT⁵⁸

Los principales costos de construcción de una nave son, mano de obra, materiales de la estructura, ingeniería de diseño, consumibles y equipamiento. De los costos indicados los costos asociados a la construcción de la estructura de las naves son la mano de obra y materiales (madera).

Los costos de mano de obra se determinan básicamente en función de los días u horas de trabajo dedicados a la fabricación de las piezas, partes y su ensamblaje.

El tiempo de construcción de una nave de 15 metros, para un equipo humano de 3 personas, un maestro y dos ayudantes, se resumen en la siguiente tabla.

⁵⁸ Información documentada por Hugo Almonacid, Carpintero de Ribera e Ingeniero Naval, del Astillero de Hugo Almonacid (padre) Caracolito, Calbuco. Luco y Troncoso, 2019.

Tabla 39. Matriz de horas de fabricación asociadas a cada pieza. Fuente: Luco y Troncoso, 2019.

Piezas	Horas Hombre
Quilla	24
Roda	16
Codaste	16
Espejo	24
Albitana	16
Cuadernas	245
Planeros	40
Cintones	160
Verdugetes	40
Guardaplaya	48
Sobrequilla	16
Sobreroda	16
Baos	216
Entable casco	400
Entable cubierto	80
Calafateado	200
Masillado	3
Lijado	16
Pintura interior	80
Pintura exterior	40
Horas totales	1813

Los costos de adquisición de la madera se definen de acuerdo con el tipo y formato de adquisición de la madera, existiendo los formatos “pulgada corta”, “pulgada maderera” y “En bruto”.

- 1- Pulgada corta
 - a. Dimensiones: 1pulg. (espesor)x10 pulg. (ancho)x10,5 pies(largo).
 - b. Las piezas con estas características son utilizadas en el casco (entable).
 - c. En una embarcación de 15 metros se necesitan aproximadamente 750 pulgadas cortas.
- 2- Pulgada maderera
 - a. Dimensiones: 1pulg. (espesor)x10 pulg. (ancho)x12 pies(largo).
 - b. Las piezas con estas características son utilizadas en cuadernas y baos.
 - c. En una embarcación de 15 metros se necesitan aproximadamente 565 pulgada maderera.
- 3- En bruto o tronco
 - a. Se adquieren piezas en brutos o troncos, para fabricar piezas principales de la estructura, tales como, quilla, roda, codaste, sobrequilla, sobre roda, cintones y piezas que tiene formas curvas, las cuales son dimensionadas con el uso de motosierra.

4.8 PROCESOS Y MECANISMOS DE TRANSMISIÓN CULTURAL DEL ELEMENTO.

Yo, desde que tengo uso de razón mi abuelo hacía embarcaciones ahí al lado. Siempre, siempre, siempre. Y nosotros íbamos a ayudar. Con lo que se podía. De ocho o diez años nosotros íbamos a ayudar a enmasillar. Calafatear a veces, ya cuando fuimos más grandes y nos pudimos el combo (Ricardo Vargas, 44. La Poza).

La transmisión del oficio ocurre predominantemente en el seno de la familia, entendiéndose y valorándose como una tradición familiar. No obstante, no son pocos los casos en que el cultor señala haber aprendido “solo”, es decir, por necesidad e ingenio propio, sin un antecedente familiar. En ambos casos, conviene señalar que la carpintería, en términos generales, es un ámbito de conocimiento de carácter extendido entre la población masculina de Chiloé, donde algunos autores proponen la existencia de una “cultura de la madera”, atendiendo al uso extensivo de ella para resolver un sinfín de necesidades cotidianas. Fruto de ello, se conocen en Chiloé los llamados “artilugios”, entre ellos las prensas para exprimir las manzanas para hacer chicha; las canoas monóxilas usadas no solo para la navegación, sino también como vehículos de carga en la tierra, tirados por bueyes; los molinos de madera y piedra que fueron usados corrientemente hasta la década de los 1970 para hacer la harina de trigo; cerraduras, rieles, carretas, barriles y bateas, y muchos otros artefactos de uso cotidiano.



Imagen 53. Juguete en Isla Apiao. Fotografía: David Nuñez.

En el ámbito específico de la transmisión de la carpintería de ribera, hay dos extremos entre los cuales se puede ubicar cada uno de los casos. El primero, es el de aquellos cultores que reconocen un proceso de enseñanza aprendizaje, generalmente en el seno de la familia; el otro extremo, es el de aquellos cultores que afirman haber aprendido solos, por inteligencia propia. Aun en el caso de los primeros, los que nacieron en el seno de una familia o una comunidad de carpinteros de ribera, en general cuentan que no había una práctica intencionada de enseñanza por parte de sus mayores, sino que el aprendizaje se daba principalmente por la propia curiosidad. Así lo cuentan César Bahamonde, Guillermo Almonacid, Ramiro Millalonco y Adalio España, provenientes de lugares con larga tradición de constructores de ribera (San Juan, Mañihueico, Apiao y Quellón):

“...prácticamente fue viendo, porque esta cosa, como habemos tantas personas que la cosa la lleva en la sangre, herencia, porque aquí trabajó mi abuelo, hacia goletas, tuvo una goleta grande llamada Asturias. Después mi papá también construyó muchas embarcaciones. Un tío incluso, mi tío, le hizo a Kochifas, Constantino, una lancha de 26 metros”. (César Bahamonde, 65, Rauco, Chonchi).

“De chico metido, mi papá haciendo los botes, las lanchas veleras, ya sabíamos algo. Acá nos venimos a aprender, nos vinimos a pulir, todos maestros salimos...” (Guillermo Almonacid, playa Caracolito, Calbuco).

“Por herencia, como se le llama, por herencia, es que tengo abuelos, tíos que han sido trabajadores, el papá también va como una generación...” (Ramiro Millalonco, Isla Apiao, comuna de Quinchao).

“Sí, (aprendí) con mi papá. Claro, que el papá, como le estaba diciendo, él no me enseñó nada, él sabía y ahí yo le ayudaba, pero yo era muy metido en eso...” (Adalio España, 75. Quellón).

Otros han llegado al oficio, no por tradición familiar, sino por necesidad de trabajar como ayudantes de otros maestros, como en el caso de José Marín (70 años), de la comuna de Calbuco:

“Empecé reparando embarcaciones. Aquí, en ese tiempo de los loqueos, había mucha lancha en Carelmapu y había poco maestro como siempre. Vino un caballero de Carelmapu que vivió acá y vino a buscar a dos conocidos que tenía y ya sabía que trabajábamos un poco, yo casi no me quería ir porque en Carelmapu había buenos maestros, y entonces pudiera uno pegarse una plancha primero. Pero fue distinto porque allá llegamos y nos cotizaron de inmediato. Dios nos ayudaría un poco. Empezamos hacer buenas pegas en ese tiempo, estuvimos toda la temporada allá, arreglamos como 5 chalupones de esos que habían allá, y 3 lanchitas...” (José Marín, Llaco Bajo, Calbuco).

En todos los casos, el aprendizaje se produce por el interés y habilidad del aprendiz en su calidad de ayudante, o simple observador. Observador no necesariamente de un maestro trabajando, sino de la observación del producto ya elaborado, la que, sumada a nociones básicas de carpintería de ribera, más el de la inteligencia, bastarán para que el futuro maestro de ribera se lance a la construcción de una embarcación.

En la actualidad hay dos maestros de 29 años, ambos en el astillero Caracolito de Calbuco. En la misma comuna hay dos de 34. El resto de los carpinteros de ribera son todos mayores de 43 años. Sin embargo, aunque todos en general están de acuerdo en que el número de carpinteros de ribera disminuirá en el futuro, siempre los habrá mientras exista la necesidad.

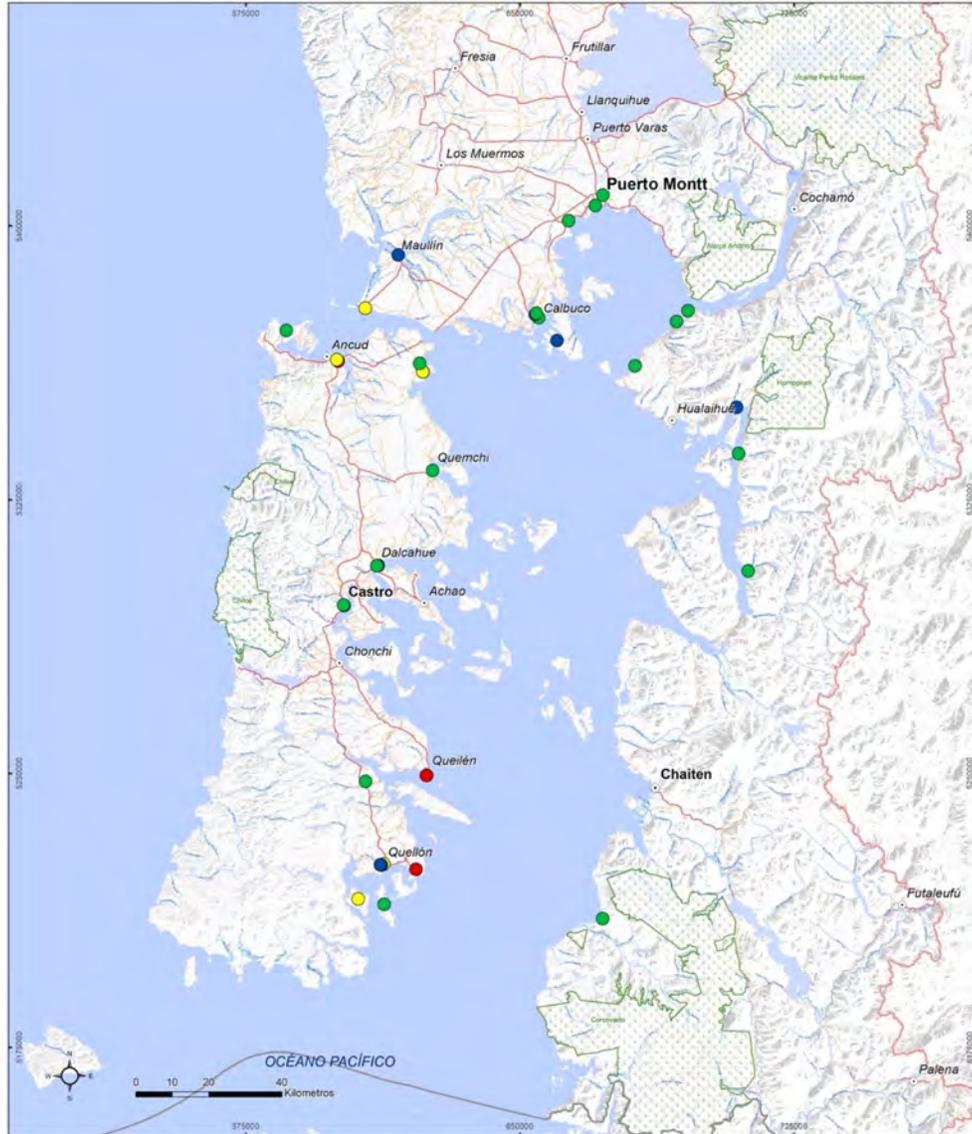
“En realidad, yo creo que no va a morir. Siempre va a haber alguien que va a estar haciendo una embarcación de alguna forma. Y de una manera tradicional. Y que lo va a mejorar por lo que se ha aprendido hasta ahora. Pero sí creo que van a ser menos. O sea, el hecho de que, por ejemplo, la gran mayoría de maestros tengan mi edad (44). Y no más jóvenes. O sea, hay maestros más jóvenes, pero son menos. Son pocos. Eso significa que, en algún minuto, nosotros cuando lleguemos a los sesenta, si no hay renovación, vamos a ser, digamos... Va a venir alguien... Sí yo creo que siempre va a haber alguien”. (Ricardo Vargas, La Poza).

4.8.1 DATOS GLOBALES SOBRE APRENDIZAJE, PRÁCTICA Y TRANSMISIÓN DE LOS SABERES.

Los carpinteros de ribera entrevistados señalan que sus conocimientos iniciales fueron aprendidos en la misma región, generalmente en los espacios territoriales de la familia de origen. Solo 1 cultor, que hoy trabaja en Calbuco, señala haber aprendido en Puerto Aguirre, Aysén. En el siguiente Mapa de Transmisión se presenta la espacialidad de la transmisión dentro de la región identificando:

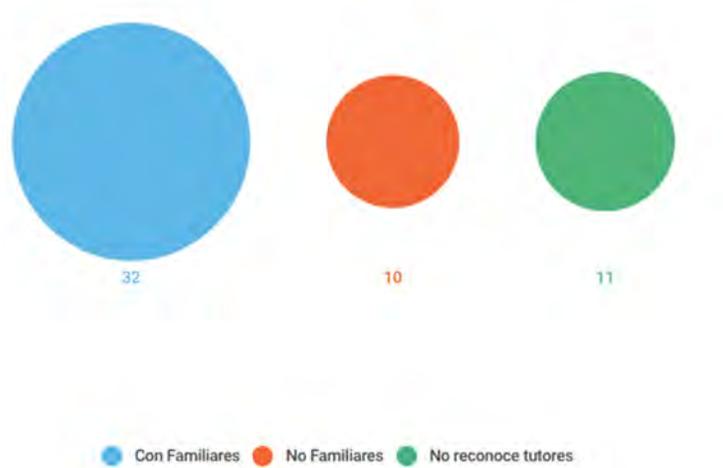
- Punto inicial: Lugar de aprendizaje inicial del cultor.
- Punto Intermedio: Lugares de trabajo y especialización en su trayectoria.
- Punto Iniciados: Lugares donde ha podido enseñar el oficio.
- Punto de Llegada: Lugares donde se desempeñan los cultores que fueron aprendices.

Imagen 54: Mapa de Transmisión Carpintería de ribera de la Región de Los Lagos.



MAPA TRANSMISIÓN CARPINTERIA DE RIBERA Región de Los Lagos					
SIMBOLOGIA Momentos de transmisión Red Vial ● Punto de llegada ● Punto Inicial ● Punto Intermedio		División administrativa Límites — Internacional — Regional Tierra		Capital Regional Capital Provincial Capital comunal Parque nacional	
Fuente: Carpintería de ribera: Universidad Austral de Chile Proyección: UTM/Datum: WGS 84 Huso 18S		Documentación participativa Patrimonio Cultural Inmaterial (PCI) Suelter y Carpintería de Ribera en las regiones de Los Ríos, Los Lagos, Aysén y Magallanes. Convenio de colaboración y transferencia de recursos RES 775, entre el Servicio Nacional del Patrimonio y la Universidad Austral de Chile.		MAPA 3 Fecha de Elaboración FEBRERO 2020	

Figura 3:Aprendizaje con Familiares, no familiares y propia experiencia.



Cabe señalar que, de los cultores documentados, 7 señalan lugares de aprendizaje inicial distintos a los lugares de origen familiar, aunque siempre dentro de la misma región. 33 de ellos reconocen la enseñanza a través de algún familiar dedicado a la construcción de embarcaciones, otros 10 señalan haber aprendido con personas externas al grupo familiar y 11 no reconocen tutores en su experiencia inicial.

Figura 4:Sectores o localidades de origen de las familias de los cultores, asociadas a los aprendizajes iniciales del oficio.



La especialización en el oficio ocurre en la práctica junto a otros carpinteros de ribera, del mismo modo que los aprendizajes iniciales. En general, la mayoría de los cultores han trabajado en localidades distintas a su lugar de origen o de desempeño actual, ubicadas en distintos puntos del país, en las regiones de Coquimbo, Valparaíso, Bío Bío, Los Lagos, Aysén y Magallanes. A continuación, presentamos una relación que informa de localidades específicas señaladas y su recurrencia.

Figura 5: Localidades de práctica/trabajo/aprendizaje/especialización en Carpintería de Ribera



En relación a la transmisión de saberes de los cultores, tal como se ha señalado anteriormente, se identificaron muy pocos aprendices y, a su vez, los cultores no cuentan con información actualizada del trabajo que ellos desarrollan, ni su ubicación. De todos modos, se pudo registrar que algunos se desempeñan actualmente en Carelmapu, Punta Arenas, Ancud, Hueihue y Calbuco.

4.9. DIMENSIÓN SOCIAL

En general los carpinteros de ribera manifiestan disconformidad por la falta de redes de apoyo a su actividad. El mismo hecho de que algunos de ellos hayan sido reconocidos como Tesoros Humanos Vivos quedando fuera de ese reconocimiento por parte del Estado, una gran cantidad de cultores en ejercicio generó un sentimiento de disconformidad en muchos de ellos. Se suma que tal reconocimiento no se vinculó de inmediato a un programa de apoyo a la actividad. Como sea, cualquier acción que se implemente será considerada tardía en relación a las expectativas generadas.

A partir de la toma de conciencia de que como gremio enfrentan problemas comunes, los carpinteros de ribera del astillero Caracolito en Calbuco se han organizado en una organización funcional, mientras que un grupo de cultores de la Isla Grande de Chiloé, han formado una corporación con el fin de buscar soluciones colectivas a estos problemas. Los cultores que forman esta corporación pertenecen a las comunas de Dalcahue, Castro y Quellón.

En la perspectiva de visualizar actores claves, cercanos y lejanos desde la percepción de los cultores, relacionados al oficio que puedan contribuir a la solución de problemáticas comunes, en los talleres realizados en los territorios de Hualaihue, Calbuco y Quellón, los cultores identificaron los siguientes actores relevantes:

Tabla 40: Listado de Actores Claves.

ID Actor	Tipología	Ámbito de vinculación	Vínculo Cercano/Lejano
CONAF	Público	Fiscalización, permisos, registros	Cercano
Marinos (Capitanías de Puerto)	Público	Fiscalización, permisos, registros	Cercano
Compradores embarcaciones (pesca, turismo)	Privado	Productiva.	Cercano
Tenencia de Carabineros	Público	Fiscalización	Cercano
SAESA	Privado	Permisos	Cercano
Servicio Nacional del Patrimonio	Público	Cultural - educativa	Cercano
CORFO	Público	Productivo	Cercano
Municipalidades	Público	Cultural - educativa	Lejano
Potencia Patagonia (en Hualaihue)	Privado	Productivo	Lejano

Entre los actores del ámbito público, cercanos a los cultores, se identifican a instituciones relacionadas con la regulación de acceso al bosque/maderas, instituciones de control y orden, y ámbito cultural patrimonial. Del ámbito privado, se identificó a la empresa de abastecimiento eléctrico que tiene el monopolio del servicio en el territorio regional. La percepción de lejanía del Municipio local en Hualaihué, es coincidente también con lo detectado en otras comunas de la región y el sur del país.

4.10 DIMENSIÓN TERRITORIAL

En los capítulos anteriores, hemos presentado información que hace referencias a elementos territoriales presentes en el desarrollo del oficio, que describen articulaciones entre prácticas sociales, culturales, económicas y productivas, y variables geográficas. Los modos de pensar la dimensión territorial, no obstante, puede ser mucho más amplia si se considera el desarrollo en profundidad de cada una de las dimensiones abordadas en particular o realizando focalización territorial de áreas que describen interrelaciones con trayectoria, vigentes en la actualidad.

Así, por ejemplo, en el desarrollo del estudio pudo constatar que, en la actualidad, no se distinguen diferencias entre prácticas y tipologías constructivas de embarcaciones de madera, asociables a territorios. Por el contrario, la diversidad de arquitectura naval se asocia al destino y funcionalidad de cada embarcación estrechamente relacionada con actividades productivas del sector acuícola y pesquero. El desempeño de las embarcaciones, por otro lado, trasciende las fronteras regionales. Si revisamos el destino de las naves construidas en la región, gran cantidad de ellas quedan circulando en mares del mismo territorio. Sin embargo, hay astilleros que también construyen embarcaciones para otras regiones; por ejemplo, en Calbuco, que generalmente son de mayor tamaño y especializadas para determinadas faenas, según solicitud del armador.

La focalización territorial en diálogo con una mirada regional también permite advertir dinámicas que informan tanto de modos adaptativos que poblaciones humanas han implementado para el habitar el espacio regional, superpuestas y coexistentes en el tiempo presente, como de diferencias y divergencias

en los modos de practicar el espacio, detectando zonas en las que el desencuentro respecto al uso del borde costero ha significado importantes problemas para los carpinteros de ribera. Esta situación, siendo una problemática transversal, no cuenta con canales estandarizados para la gestión de soluciones, favoreciendo medidas convenientes o sancionadoras según criterios de la autoridad marítima. La revisión de dinámicas culturales, desde una aproximación histórica, otorga comprensiones del espacio territorial que pueden contribuir a lograr las mejores medidas para favorecer el desarrollo y continuidad de los saberes de la carpintería de ribera regional.

En el siguiente apartado presentamos una aproximación que propone sub-territorios para el espacio regional, que ofrecen un acercamiento a las dinámicas de la carpintería de ribera, a profundizar en siguientes documentaciones.

4.10.1 ÁREAS GEOCULTURALES MARÍTIMAS

El mar interior de Chiloé, con su extensión navegable hacia el sur, es sin duda el espacio natural de mayor importancia en el desarrollo y continuidad de la carpintería de ribera hasta el presente. Los archipiélagos de Chiloé y Calbuco, con abundantes poblados y población rural dispersos en toda su línea costera, proveen el sustento humano de la navegación y de la necesidad constante de nuevas embarcaciones.

En este gran espacio navegable, es posible distinguir ciertos sub-territorios que presentan flujos de relacionamientos internos y externos, y que, a pesar de compartir todo un uso extensivo del maritorio, pueden describirse como unidades menores. Como ya se mencionó en el apartado 2.3, sobre el contexto cultural del área de estudio, Ther (2012) propone la existencia de 5 áreas geoculturales marítimas entre la costa de Maullín, por el norte, y el golfo de Corcovado para el sur. Estas son:

- a) AGM Canal de Chacao, que incluye además el golfo de Quetalmahue, y la costa de Maullín;
- b) AGM Golfo de Ancud, comprende la costa este de la Isla Grande desde el canal de Chacao hasta Quemchi, proyectándose hasta la isla Tabón;
- c) AGM Seno Reloncaví, que incluye el estuario de Reloncaví, el archipiélago de Calbuco y la costa norte de la comuna de Hualaihue, hasta la punta Nao, que junto a la isla Queullín “cierran” por el sur el seno de Reloncaví.
- d) AGCM Butachauque (que bien podría llamarse AGCM Quinchao, dada la importancia histórica y cultural de aquella isla en este territorio); y
- e) AGCM Golfo de Corcovado, que se extiende desde la isla Lemuy hasta el archipiélago de las Guaitecas, aunque en rigor debería extenderse hasta Puerto Aysén y su área de influencia marítima, es decir, hasta la laguna San Rafael y el área oeste de la península de Taitao.

Esta primera contextualización nos ayuda situar y comprender mejor ciertos flujos de la carpintería de ribera en la región. Por ejemplo, el flujo de la materia prima desde la zona de Hualaihue hacia el archipiélago de Calbuco, a pesar de que en la actualidad hay acceso terrestre a bosques más cercanos a Calbuco; también las trayectorias de transmisión del conocimiento en el mismo sentido.

Tal como en el AGCM Seno de Reloncaví, en el de Butachauques se repiten las trayectorias Este-Oeste y viceversa. Rutas de trueque, comercio y parentesco, configuran también las trayectorias de la carpintería de ribera. En cambio, en la AGCM Golfo de Corcovado, predominan las trayectorias norte-sur y viceversa. El ciprés de las Guaitecas, especie emblemática de la carpintería de ribera en Chiloé, si bien hoy se

obtiene en bosques de la Isla Grande de Chiloé, especialmente en las comunas Quellón y Chonchi, en el pasado cercano se extraía casi exclusivamente de los archipiélagos de Guaitecas y/o Los Chonos. Sólo la apertura de caminos para camiones madereros en la cordillera costera de Chiloé permitió reemplazar esta ruta marítima de abastecimiento. Sin embargo, aun hoy en día circula madera desde el sur del Golfo de Corcovado hasta Chiloé, aunque en menor medida y de forma casi clandestina, debido a las normativas de protección del bosque nativo, y su correspondiente fiscalización, que no siempre puede ser burlada.

No obstante, también es necesario tener en cuenta que la apertura de carreteras, proceso que tiene un fuerte auge desde la década de 1960 en adelante, ha venido a romper o “debilitar”, por así decirlo, las lógicas marítimas de habitar el territorio. Este proceso obviamente ha impactado más notoria y tempranamente en zonas como Calbuco e isla Grande de Chiloé, mientras que la costa de Hualaihue se mantuvo “aislada” por tierra hasta hace un par de décadas, y las islas del mar interior de Chiloé siguen “aisladas” según la lógica terrestre.

OBTENCIÓN DE MADERAS

En consonancia con lo recién expuesto, podemos identificar un modelo “antiguo” de obtención de maderas, donde el transporte era casi totalmente marítimo, salvo distancias cortas en caminos de carretas que se internaban en el bosque desde la costa. En este modelo, las piezas más grandes, y muchas veces la madera para entablar, eran transportadas desde sectores con bosque antiguo hacia los astilleros.

En Calbuco, por ejemplo, esta madera provenía principalmente desde “la cordillera”, es decir, desde la costa continental entre Puerto Montt y Hualaihue; mientras que las piezas con curva natural eran, y siguen siendo, buscadas en quebradas cercanas, donde siempre quedan retazos de bosque nativo. En Hualaihue la mayor parte de la madera era obtenida localmente. En el área centro y sur de Chiloé, la madera de ciprés provenía principalmente de Las Guaitecas, mientras que otras maderas eran obtenidas en bosques cercanos. En las islas menores del mar interior, la madera siempre se obtenía desde la isla grande, o desde la cordillera, debido a que la saturación de población dejó a esas islas casi sin bosque nativo, salvo excepciones como isla Butachauque, la isla Tranqui, y Talcán en Desertores, aunque esta última ya se considera como parte de “la cordillera”.

En este modelo marítimo de transporte, no sólo influía la presencia o no de bosques, sino principalmente la accesibilidad de estos bosques por vía marítima. Esto explica que, en la colonia, se haya explotado primero los bosques de alerce de la “cordillera nevada”, antes que los alerzales de la cordillera de la costa de la misma Isla Grande, y que el ciprés de las Guaitecas de la esta misma cordillera haya podido sobrevivir hasta hoy, mientras que los cipresales de las islas Guaitecas y Chonos fueron arrasados desde el siglo XIX en adelante⁵⁹.

⁵⁹ Una buena revisión histórica de la explotación del alerce se encuentra en el libro “Alerceros Williche de la Cordillera de la Costa” de Raúl Molina, Cecilia Smith-Ramírez, Martín Correa y Álvaro Gaínza. Sobre la explotación del Ciprés de Las Guaitecas en la región de Aysén, se consultó el informe etnográfico-antropológico de Gonzalo Saavedra para esta investigación. No obstante, no existen estudios que aborden la magnitud de la explotación del ciprés en la costa sur de Chiloé.

MARITORIO Y TÉCNICAS CONSTRUCTIVAS

Otro aspecto en que las características del territorio son significativas, es el de los tipos de “mares” que se reconocen en él, y que determinan ciertos cuidados especiales tanto en el diseño o figura de las embarcaciones, como también en las técnicas constructivas. Y cabe aquí señalar también que, dado que los carpinteros de ribera de la región de Los Lagos suelen recibir encargos de embarcaciones que trabajarán en la región Magallanes, la dimensión territorial incluye en este caso toda la Patagonia occidental, y en menor medida, la costa continental entre el Bío Bío y Carelmapu.

MAR INTERIOR DE CHILOÉ, GOLFO DE CORCOVADO Y LITORAL NORTE DE AYSÉN

Desde el seno de Reloncaví hasta la península de Taitao, las condiciones del mar suelen ser “buenas” o favorables en comparación con el mar abierto, dada la barrera a la entrada del mar de fondo, que constituyen la Isla Grande de Chiloé, la angostura del canal de Chacao, y las islas del litoral de Aysén. Incluso el Golfo de Corcovado, que tiene mala fama, cuenta con la protección que da la isla Guafo y, según los vientos, de la costa sur de Chiloé. Ello no quita que en condiciones adversas de tiempo estos mares representen serios peligros para la navegación, donde la pericia de los pilotos y la calidad de las embarcaciones son esenciales en la supervivencia. Pero también las distancias son más cortas entre cualquier punto y un puerto de abrigo, salvo el Golfo de Corcovado que representa hasta 8 horas de navegación para una embarcación pequeña y cargada⁶⁰.

En este maritorio se desarrolla fuertemente la salmonicultura, la mitilicultura, y la recolección de algas, y asociada a ellas, la navegación de cabotaje. También se da la pesca artesanal, en embarcaciones por lo general menores a 10 metros. En Chiloé y Calbuco, donde hay más de 40 islas menores habitadas, también es importante el transporte de pasajeros. Las embarcaciones destinadas a estas actividades varían en su figura dependiendo principalmente de la actividad, siendo las de cabotaje por lo general de menor calado, para ganar capacidad de carga; mientras que las de pasajeros y pesca tienen un calado intermedio, en una escala de 3 categorías, alto, medio y bajo, usada por los propios entrevistados.

MAR ABIERTO Y MAR DE MAGALLANES

En las localidades de Ancud y Carelmapu, los pescadores artesanales trabajan en áreas de mar abierto, con mar de fondo constante, lo que significa la necesidad de mayor resistencia en las embarcaciones. Asimismo, carpinteros de ribera de Calbuco y Hualaihue, señalan recibir esporádicamente encargos desde Valdivia, e incluso desde el golfo de Arauco. Mientras que, en Quellón, también hay pescadores que salen a mar abierto, recorriendo la costa oeste de Chiloé y realizando viajes a la isla Guafo, durante toda la temporada de verano, para la faena de la luga. Para ello, muchas veces los clientes piden ciertas características, como el reforzamiento de la estructura con pernos, y el uso preferencial de cuadernas cocidas a vapor, las que presentarían una mayor flexibilidad, y por lo tanto resistencia, ante el embate de grandes olas, y al golpe de caída posterior a remontar una ola.

Por cierto, los encargos de embarcaciones que trabajarán en Magallanes generalmente están destinados a la pesca de la centolla y el centollón, faenas que se realizan en un amplio maritorio que se extiende hasta el cabo de Hornos, por lo que también requieren de este estándar de seguridad. Las embarcaciones que trabajan en mar abierto en general tienen un calado mayor a las que trabajan en mares interiores, lo que les otorga mayor rapidez y estabilidad, lo que se traduce en seguridad en mar abierto.

⁶⁰ Las actuales herramientas de previsión del tiempo han contribuido a disminuir los riesgos y problemas.

4.11 DATOS NORMATIVOS Y POLÍTICA PÚBLICA, ASOCIADOS AL ELEMENTO Y TERRITORIO

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

Tabla 41: Normativas que inciden en la salvaguardia de Carpintería de Ribera.

Tema o área de interés	Entidad	Normativa o ley	Instrumentos ⁶¹
Biomasa forestal: acceso a la materia prima	Corporación Nacional Forestal (CONAF)	<ul style="list-style-type: none"> • Ley N° 20.283 de Recuperación del Bosque nativo y fomento forestal (artículos 1°, 2° numerales 4 y 18, 5°, 7°, 19°). • Decreto supremo N° 93, de 2008, reglamento general de la Ley N° 20.283 sobre recuperación del bosque nativo y fomento forestal (artículos 1° literales b) e i), 2°, 14°, 16°, 17°). • Decreto supremo N° 82, de 2010, aprueba reglamento de suelos, aguas y humedales, del 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. 	<ul style="list-style-type: none"> • 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.	<p>Ley de concesiones marítimas (D.S. N°9 DE 2018)</p> <p>Circular de la dirección general del territorio marítimo y de marina mercante, ordinario n° o-72/013.- Disponible en:</p> <p>https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20170301/asocfile/20170301130325/o72_013.pdf</p> <p>Para "Astilleros": Ley 19.300 y el Reglamento SEIA (2012), a saber; art. 10, letra f, que tipifica "astillero".</p>	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 de espacio costero marino de pueblos originarios.
	Gobierno Regional (SUBDERE/Min. de Economía Fomento y Turismo/ Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio	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

⁶¹ Destacamos acá herramientas relacionadas a las normativas, que pudieran ser relevantes para la gestión de las y los cultores.

Reconocimiento social: valorización patrimonial	Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio- Servicio Nacional de Patrimonio Cultural. Municipios.	Proceso para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial.	Inventario y Plan de Salvaguardia.
Diseño, construcción y operatividad de embarcaciones.	DIRECTEMAR	Reglamento (TM-010).	Define las especificaciones de diseño y técnicas.
		Reglamento nacional de arqueo de naves (TM-026).	Define el aqueo bruto y neto que se especificara 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).	

A continuación, presentamos una descripción de las normativas principales y su relación con el oficio en el territorio regional. Se informa también, aspectos a considerar para implementar algunas de ellas.

4.11.1 NORMATIVAS ASOCIADAS A LA BIOMASA FORESTAL

Los instrumentos disponibles que actualmente aportan a la continuidad del “elemento” dentro del marco regulatorio, se relacionan con los **Planes de Manejo** y con la “**Autorización simple de corta**” (ver Castillo 2019, pp. 76-77). Los primeros se sustentan en un estudio técnico y plan que es aprobado por la Corporación Nacional Forestal (CONAF), tratándose de un instrumento que regula el uso de recursos naturales renovables en superficies definidas, cautelando su conservación, mejoramiento y acrecentamiento. Se trata de una normativa a la que se han debido adaptar las y los carpinteros de ribera de la región y sur del país, quienes la mayor parte de las veces no son propietarios de bosques para buscar piezas claves, debiendo acordar la gestión y los términos de acceso con los dueños (quienes son responsables de tramitar el plan de manejo).

En el caso de la “autorización simple de corta”, se trata de un permiso más expedito donde la o el cultor (o el dueño del predio) pueden solicitar una autorización de corta, restringida a una cantidad reducida de árboles cuyo uso responde a necesidades de autoconsumo o mejoras prediales.

En ambas figuras los interesados y beneficiarios tanto del plan de manejo forestal como la autorización simple de corta, están obligados a reponer o regenerar el bosque intervenido durante la misma temporada. Esta reposición consiste en restituir una cantidad de 5 individuos (plantas) por cada árbol cortado.

Existe también el **Permiso excepcional para intervenir especies protegidas por la Ley de Bosque Nativo** (Artículo 19 de la Ley Nº20.283) que puede ser solicitado a partir de estudios especializados para a intervención de especies vegetales nativas en estado de conservación o la alteración de su hábitat. Este permiso se solicita en casos en que el desarrollo de actividades que no amenacen la continuidad de la especie al nivel de la cuenca o excepcionalmente fuera de ella, en que sean imprescindibles de ejecutar y que tengan por objetivos la realización de investigaciones científicas, fines sanitarios o estén destinadas a

la ejecución de obras, y sean de interés nacional. Puede ser gestado por personas naturales o jurídicas, para propiedad privada o pública. Los motivos que caben para solicitarlo se indican en la ley, quedando la opción de articular alternativas para otras motivaciones con el apoyo de instrumentos del estado:

“El artículo 19 de la Ley N° 20.283 establece como excepciones la intervención de especies o alteración del hábitat cuando tengan por objeto lo siguiente:

- Investigación científica;
- Fines sanitarios;
- Ejecución de obras o actividades comprendidas en el inciso cuarto del artículo 7º (construcción de caminos, ejercicio de concesiones o servidumbres mineras, de gas, de servicios eléctricos, de ductos u otras reguladas por ley)⁶².

También, asociado a la Ley N° 20.283, existe el **Fondo de investigación del Bosque Nativo** que dispone de líneas pertinentes para explorar alternativas que incidan en la continuidad del oficio, como las siguientes:

- Identificar y analizar encadenamientos productivos en bosque nativo, con énfasis a la interacción entre pequeños y medianos propietarios y la PYME forestal.
- Diseñar modelos de transferencia para favorecer la sostenibilidad del abastecimiento de productos provenientes del manejo de bosques nativos.

4.11.2 NORMATIVAS ASOCIADAS A LOS ESPACIOS DE TRABAJO

Un aspecto clave es la titularidad de los espacios de trabajo en el desarrollo de actividades de carpintería de ribera. En este sentido, tiene incidencia la **ley de concesiones marítimas**, la cual restringe el uso de las playas y terrenos de playa de forma libre como había sido usual, configurando un panorama difícil para los cultores.

Los carpinteros de ribera, en su mayoría, prefieren espacios cercanos a los cuerpos de agua para construir sus embarcaciones, por motivos obvios (facilidades al momento de realizar la botadura y entrega, constituyendo lugares naturalmente conectados con el ciclo productivo de la carpintería de ribera). En el caso de los carpinteros de ribera que trabajan a las orillas del mar, la construcción suele ser realizada en terrenos de playa o borde costero.

Se trata de terrenos que actualmente son administrados por el Ministerio de Defensa Nacional, entidad que autoriza o restringe el uso y acceso a sectores de playa fiscales (franja de hasta 80 metros desde la línea de más alta marea); playa (entre la línea de baja y de alta marea); fondo de mar y porciones de agua. Estos terrenos pueden ser entregados en concesión a personas naturales o jurídicas, quienes deben solicitar y obtener una autorización por medio de la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas, la cual se

⁶² Manual para la Tramitación de Resoluciones Fundadas en Virtud del Artículo 19 de la Ley N° 20.283 sobre Recuperación del Bosque Nativo y Fomento Forestal CORPORACIÓN NACIONAL FORESTAL.

conoce como “Concesión Marítima”. El protocolo a seguir inicia con la solicitud en la Capitanía de Puerto que tenga jurisdicción en el sector a utilizar, presentando un formulario estándar, un plano y antecedentes indicados en el Reglamento sobre Concesiones Marítimas. EL expediente de solicitud debe contener los siguientes documentos⁶³:

Formulario de solicitud (disponible también en las capitanías de puerto), dirigido al Ministerio de Defensa Nacional y que incluya:

- Nombre completo o razón social del solicitante, nacionalidad, domicilio, profesión u oficio y rol único tributario o nacional. En el caso de las personas jurídicas deberá indicar, además, los datos de quien actúe en su representación.
 - Región, provincia, comuna y lugar en que se encuentra situado el sector o sectores solicitados.
 - Naturaleza del sector solicitado: terreno de playa, playa, rocas, porción de agua, fondo de mar, río o lago.
 - Descripción del área que se solicita, individualizando por separado cada sector de acuerdo con su objeto y los respectivos tramos según su naturaleza. Además, se deberá señalar la superficie de cada área en metros cuadrados.
 - Objeto de la concesión que se solicita, expresado en forma clara y precisa, especificando el uso que se dará a cada uno de los sectores y tramos, según su naturaleza.
 - En aquellos casos en que se pretenda ejecutar rellenos artificiales en playa, fondo de mar, río o lago, deberá indicarse la superficie en metros cuadrados y la naturaleza de los sectores a rellenar.
 - Cuando el objeto de la concesión conlleve el desarrollo de actividades establecidas en los artículos del 23 al 34 del Decreto Ley N° 3.063⁶⁴, deberán individualizarse de acuerdo al clasificador de actividades económicas.
 - Si la concesión se solicita a título oneroso o gratuito, deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 134 del reglamento sobre concesiones marítimas⁶⁵. Si estuviere exento total o parcialmente del pago de rentas y/o tarifas por concesiones marítimas o goza de franquicias tributarias, deberá indicarlo en su solicitud, acompañando la documentación que lo acredite.
- Si es persona natural, deberá adjuntar copia de su cédula de identidad vigente.
 - Si es persona jurídica, deberá acompañarse copia del rol único tributario de ésta y de la cédula de identidad vigente de quien la represente en la solicitud. Conjuntamente con lo anterior, deberá acreditarse su existencia legal y vigencia, así como la personería vigente de quien o quienes concurren en su representación, documentos que no podrán tener una antigüedad superior a un año contado desde la fecha de presentación de la solicitud. Plano en papel y en soporte digital, individualizando cada sector según su objeto y sus tramos según su naturaleza y que cumpla, además, con los siguientes requisitos:
 - Deberá ilustrar en el plano la línea de la playa, la línea de más baja marea, la línea de relleno y la línea del límite del terreno de playa, según corresponda.
 - Si la solicitud corresponde a **lago o río**, se debe ilustrar la línea de aguas máximas, la línea de aguas mínimas, la línea de relleno y la línea del límite del terreno de playa, según corresponda.
 - En aquellos casos en que se solicite sólo **terrenos de playa**, bastará con graficar las líneas de la playa, del límite del terreno de playa y de relleno, según corresponda. En caso de solicitar exclusivamente fondo de mar y/o porción de agua, bastará con graficar la línea de más baja marea.
 - Si para el sector se encuentran fijadas la línea de la playa y de terreno de playa oficiales aprobadas por resolución de la Dirección, el plano deberá ajustarse a estas, según corresponda, acompañando copia de dicha resolución.

⁶³ Extracto de información sobre “Otorgamiento o modificación sustancial de concesión marítima menor” disponible en portal web: “Chileatiende.gob.cl”, Nov. 2019.-

⁶⁴ Informa sobre actividades que implican tributación municipal.

⁶⁵ “Artículo 134.- Concesiones a título gratuito. Las concesiones que se otorguen a las municipalidades, instituciones de beneficencia, de asistencia social, de carácter religioso, de instrucción gratuita, de deportes, entre otras entidades sin fines de lucro, podrán ser gratuitas, siempre que el objeto solicitado corresponda a los fines de la entidad solicitante y ceda en beneficio de la comunidad. Sin embargo, si se destinan a fines de lucro o se ceden o traspasan a particulares, deberán pagar con efecto retroactivo la renta y/o tarifa que corresponda”.

- Para las solicitudes en **lagos o ríos**, en caso de que exista línea de aguas máximas oficial, o en su defecto lecho o cauce fijado por el Ministerio de Bienes Nacionales, se deberá ilustrar la que corresponda y acompañar copia de la resolución que la aprobó.
- Para un **sector oficial** o, en su defecto, lecho o cauce, se deberá adjuntar un certificado de inspección del levantamiento de las líneas, emitido por la autoridad marítima, de acuerdo con el instructivo que esta imparta al efecto no se encuentran fijadas las líneas oficiales de la playa y/o de terreno de playa ni línea de aguas máximas.
- En el caso de que se soliciten **terrenos de playa**, copia autorizada de la inscripción de dominio del inmueble en favor del fisco, con certificación de vigencia, con una antigüedad máxima de un año contado desde la fecha de presentación de la solicitud. Si los terrenos no se encuentran inscritos, el interesado deberá solicitar su inscripción a la Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales.
- Certificado del Servicio de Impuestos Internos con el valor de la tasación fiscal del metro cuadrado del sector de terrenos de playa y de playa, y el comercial de las mejoras fiscales incluidas en la solicitud, si corresponde.
- Certificado de la Dirección de Obras Municipales correspondiente, si la solicitud comprende **playa o terrenos de playa urbanos**, indicando si las obras proyectadas o existentes y el destino que se pretende dar a la concesión marítima se ajustan al uso de suelo establecido en el plan regulador vigente. Tratándose de playa o terreno de playa ubicados en sectores rurales, deberá acompañarse un certificado de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, respecto de si las obras proyectadas o existentes y el destino que se pretende dar a la concesión marítima se ajustan al uso de suelo.
- Certificado de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura, respecto sobre **solicitudes de concesiones de acuicultura ya otorgadas**, si corresponde, y si existen áreas de manejo de recursos bentónicos decretadas, espacios costeros marinos para pueblos originarios o parques y reservas marinas. Este certificado deberá ser solicitado mediante carta dirigida al Subsecretario de Pesca y Acuicultura, la que deberá ingresar por la respectiva Dirección Zonal de Pesca y Acuicultura.
- Certificado emitido por la Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas, cuando se trate de **terrenos de playa rurales y/o sectores de playa colindantes con sectores rurales**, acerca de si los sectores solicitados en concesión afectan programas de vialidad y/o de obras portuarias en ejecución o proyectados.
- Autorización de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura si la solicitud tiene por objeto la **instalación de centros de acopio o de faenamiento**.
- En el caso que se pretenda **desarrollar obras**, anteproyecto indicando los plazos de ejecución y el capital que se invertirá y señalando en forma separada el presupuesto de la construcción de aquellas.

El conjunto de documentos o “expediente” es visado por la Capitanía de Puerto, evaluando su admisibilidad en un plazo de cerca de 20 días. En el caso de ser aceptada, la solicitud se remite a la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas, quienes determinan la resolución final vía decreto (otorgando la concesión en caso favorable), acción que es notificada en la Contraloría General de la República. A grandes rasgos, las concesiones otorgadas se definen como “mayores” y “menores” atendiendo al tiempo e inversión, donde las primeras suponen sobre 10 años de concesión y más de 2.500 UTM de inversión; y las segundas, 1 a 10 años y una inversión igual o inferior a 2.500 UTM. A ellas se suman permisos por tiempos menores a 1 año, incluyendo “permisos de escasa importancia” (Art. 9) de “ocupación anticipada” (Art. 10), “inicio de obras fiscales” (Art. 11) y “extracción de materiales” (Art. 11), donde las primeras refieren a “...la instalación temporal de carpas, kioscos u otras construcciones desarmables cuya finalidad sea el desarrollo de actividades turísticas y recreativas, de avisos de propaganda, de boyas, atracaderos o embarcaderos flotantes para embarcaciones menores, de colectores de semillas, de balsas para bañistas y boyarines destinados a delimitar áreas de recreación” (Ministerio de Defensa Nacional 2018, p.6).

4.11.3 SOLICITUD DE ESPACIO COSTERO MARINO DE PUEBLOS ORIGINARIOS (ECMPO)

Los Espacios Costeros y Marinos de Pueblos Originarios o ECMPO, consisten en una destinación marítima que se otorga a comunidades indígenas que así lo soliciten, y que puedan demostrar el uso consuetudinario en esas áreas, es decir, la existencia de prácticas, usos y manifestaciones culturales que se realizan de forma habitual en dichos espacios.

Dado que se trata, administrativamente, de destinaciones marítimas otorgadas por la subsecretaría de Fuerzas Armadas, son susceptibles de declaración como ECMPOs los bienes que se encuentran bajo supervigilancia y administración ésta, por medio del Departamento de Asuntos Marítimos.

Existen carpinteros de ribera, tanto en sectores rurales como urbanos, que trabajan en áreas que se encuentran bajo tramitación de ECMPO. La ley 20.249, que crea los espacios marinos y costeros de pueblos originarios, tiene un principio de preferencia de las solicitudes de ECMPO, por sobre otras solicitudes de concesiones marítimas, las que quedan suspendidas hasta que se resuelva favorable o desfavorablemente la solicitud de ECMPO. Por ello, en principio podría afectar negativamente a los carpinteros de ribera que tengan trámites de solicitud de concesiones marítimas para sus espacios de trabajo.

Sin embargo, en tanto la carpintería de ribera es también un uso consuetudinario del espacio costero y marino, podría ser incluida como una actividad posible dentro del plan de administración del ECMPO. Para ello, es necesaria la preexistencia de una buena relación entre el carpintero de ribera afectado y la comunidad indígena que está solicitando el ECMPO. Otra forma de evitar algún tipo de conflicto entre el carpintero de ribera y la comunidad indígena es solicitar que ésta desafecte de su solicitud el espacio ocupado por el carpintero de ribera, con lo cual podría seguir su curso la tramitación de concesión marítima de este último, o bien comenzar una nueva en caso de no haberlo hecho antes.

Los ECMPOs se encuentran regulados por el DS N°134_08, que aprueba el reglamento de la Ley N°20.249. En la tramitación y fiscalización del buen funcionamiento de un ECMPO, participan varios organismos, entre ellos la Subsecretaría de Pesca, CONADI, y la Subsecretaría de Fuerzas Armadas. La destinación de un ECMPO requiere de su aprobación previa en la Comisión Regional de Uso del Borde Costero. Además, el plan de administración de un ECMPO debe ser aprobado por un comité intersectorial.

4.11.4 NORMATIVAS ASOCIADAS A LA CONSTRUCCIÓN DE EMBARCACIONES

Las normativas a considerar en el proceso de construcción de embarcaciones, que incluyen orientaciones sobre diseño y operatividad, son conocidas por los carpinteros de ribera quienes se han adaptado a requerimientos para mantener su funcionalidad dentro de los márgenes que exige la ley. Uno de los aspectos más visibles de la aplicación de estas normativas es su influencia en el largo de la embarcación, ya que indican un conjunto de requerimientos para embarcaciones que superan los 12 mt. de largo, elevando así sus costos de fabricación. Por este motivo, es posible encontrar naves del rubro pesquero que cuentan con áreas de carga o casco profundo para dar cobertura eficiente al rubro para el que fueron creadas. Esto es especialmente relevante en la extracción de la centolla.

Tabla 42: Astillero Caracolito, Calbuco.



Tabla 43: Embarcaciones para extraer centolla (en reparación). Astillero "Chito" Proschle, Calbuco.



Las normativas que indican especificaciones de diseño, que se deben presentar a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), permiten la autorización de la construcción de una nave. Para ello existe el reglamento (TM-010) que indica normas de construcción, reparación y conservación de las naves mercantes y especiales mayores y de artefactos navales, sus inspecciones y su reconocimiento. También se encuentra el Reglamento Nacional de Arqueo de Naves (TM-026), que define el aqueo bruto y neto que se especificara para la nave, el cual es utilizado para definir su nivel de equipamiento y capacitación del personal que puede operar la nave⁶⁶.

Así también, se encuentra la Circular 0-71/010, que establece normas sobre construcción, inspecciones y otras exigencias de seguridad que deben cumplir las naves y artefactos navales menores.

No siempre la construcción de una embarcación inicia con la autorización de tales protocolos, generalmente ocurre al revés. Primero se construye una embarcación y luego se regulariza la formalidad del proceso de obra. Esto es variable, no todos los cultores resuelven la relación con las normativas del mismo modo. Muchas veces es un trámite que lo asume el armador.

Por último, también existen reglamentos para la operación de las embarcaciones, que indican requisitos de equipamiento de los Cargos de Cubierta de las Naves y Artefactos Navales Nacionales (TM-038) y el que fija dotaciones mínimas de Seguridad (TM-030).

5. ANÁLISIS Y PROBLEMATIZACIÓN

5.1 ANÁLISIS GENERAL

La carpintería de ribera en la región de Los Lagos se perfila como un oficio con alta proyección de continuidad, a pesar de las dificultades existentes, que no son pocas ni de fácil solución. El trabajo de documentación del oficio, si bien no ha sido exhaustivo, es relativamente conocido y valorado por los cultores. Varios de ellos han sido entrevistados por investigadores y programas de televisión, se conoce además el reconocimiento que recibiera un grupo carpinteros de ribera de Hualaihue por el Programa Tesoro Humano Vivo en el año 2014.

La carpintería de ribera se perfila hoy como un oficio con alta capacidad de resiliencia, que ha sabido adaptarse a múltiples cambios, aprovechando nuevas oportunidades de desarrollo, y dejando de lado sin mayor nostalgia aspectos tradicionales como la obtención directa de las maderas por parte del maestro, el uso de maderas nativas, y la construcción de lanchas veleras, entre otros.

El uso intensivo del mar en el área cultural de Chiloé representa un mercado hasta el momento inagotable para el oficio, toda vez que incluso la llegada de nuevos materiales ya alcanzó su tope de desarrollo, y finalmente no significó la desaparición de la carpintería de ribera.

La comuna de Hualaihue destaca por el alto desarrollo del oficio, llegando a ser parte de la identidad territorial, así como en menor medida la península de Huequi y el fiordo de Reñihue en la comuna de Chaitén.

⁶⁶ Referencias aportadas por Ingenieros Navales Luco y Troncoso, 2019.

5.2 PROBLEMATIZACIÓN

En el proceso investigativo, mediante las entrevistas, la observación en terreno y los talleres colectivos, fue posible identificar una serie de factores que mantienen a los cultores de esta actividad en un constante estado de disconformidad, a la vez que representan factores de riesgo para la continuidad de la actividad, toda vez que desincentivan a las nuevas generaciones a continuar con este trabajo. A continuación, las presentamos en orden de prioridad en cuanto al abordaje de soluciones, secuencia lógica sugerida desde los propios cultores durante los talleres de validación.

5.2.1 RESTRICCIONES AL USO DE LA RIBERA COMO ESPACIO TRADICIONAL DE TRABAJO

La ley de concesiones marítimas restringe el uso de las playas y terrenos de playa de forma libre como había sido usual desde siempre en el mar interior de Chiloé, lo que constituye un gran problema para los maestros de ribera. La construcción de embarcaciones se realiza muchas veces en terrenos de playa (franja de 80 metros sobre la línea de alta marea), mientras que las reparaciones se hacen en la playa (espacio intermareal) en los periodos de marea baja. La marina es la encargada de fiscalizar que estas restricciones se cumplan, cuestión que está ocurriendo paulatinamente. Si bien hay lugares donde los maestros no han sido molestados, hay otros donde esto sí está generando problemas.

“en las reparaciones ya no, tampoco dejan trabajar en la playa, la autoridad marítima, ellos me sacaron un parte este invierno, (siendo que) yo no voy a hacer contaminación, porque todos los residuos que uno saca, los quema, somos enemigos de dejar basura en la playa, pero me sacaron un parte por estar haciendo posesión en la playa” (Erico Vargas, Isla Quihua, Calbuco).

Según la autoridad marítima, para su reparación, las embarcaciones se deben sacar a tierra o tener un varadero autorizado. Sacar una lancha a tierra resulta muy costoso, ya que por su peso se debe ocupar maquinaria pesada.

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Imagen 55. Agrupación de Carpinteros de Ribera de las Aguas Azules Comuna de Calbuco.

Un caso significativo es el del astillero de playa Caracolito en Calbuco, donde trabajan más de 20 personas, en un terreno de playa. En el año 2018 fueron notificados de que deberían hacer abandono del lugar, debido a la existencia de un proyecto municipal que instalaría una multicancha en el lugar. Gracias a las gestiones realizadas por los mismos maestros, y con apoyo de la Dirección regional del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, han logrado obtener un permiso provisional para permanecer en el lugar, mientras negocian la obtención de una concesión marítima y la modificación del proyecto municipal, con el fin de conciliar ambos usos del espacio.

La mayoría de los carpinteros de ribera no cuentan con concesiones marítimas. Esto les ha traído como consecuencia verse amenazados incluso de quedar encerrados sin acceso al borde costero. Es el caso de Arturo Vargas (70) del sector de Tenglo Bajo en Puerto Montt, camino costero a Chiquihue. El sector tiene una alta presión de uso del borde costero, sucediéndose ininterrumpidamente concesiones de empresas, marinas y muelles. Arturo ha trabajado toda su vida aquí. Cuenta que ya en el año 1972 él hizo las primeras solicitudes de concesión. Pero nunca tuvo una respuesta satisfactoria, hasta que se enteró que sobre su espacio de playa hay otra concesión otorgada. No obstante, sí logró al menos regularizar el terreno de playa donde tiene su casa y su taller, pero de ser ocupada la playa por la empresa que tiene la concesión marítima, se quedará sin acceso a la playa.

“Y ahí volví a quedar sin playa, siempre he estado a la maleta trabajando, toda la vida me ha faltado playa.” (Arturo Vargas, Tenglo Bajo – Puerto Montt).

Además, son varios los carpinteros de ribera que plantean que la autoridad marítima no es expedita en otorgar concesiones marítimas a los carpinteros de ribera, a diferencia de lo que ocurre con grandes empresarios. Esto también desincentiva la tramitación de concesiones marítimas.

Luego, entra a gravitar el tipo de concesión necesario para el desarrollo del oficio. En general, los carpinteros de ribera solicitan una concesión para varadero de embarcaciones, logrando un espacio en el que pueden desarrollar su trabajo. Sin embargo, en este tipo de concesión no pueden construir un galpón, situación vivida por Ambrosio Aguilar en Quellón, quien, aun teniendo una concesión, fue multado por construir galpones en ella. Luego, la obtención de una concesión para astillero tiene costos mucho más altos, debido a que no existe en la normativa vigente una distinción entre diversas escalas de astilleros, homologándose un astillero artesanal con uno de carácter industrial. Resulta evidente la necesidad de que se genere una figura apropiada para acoger la actividad de la carpintería de ribera, con la incorporación de la figura de astillero artesanal.

La ley 20.249, que crea los Espacios Costeros y Marinos de Pueblos Originarios, también se ha constituido en una nueva barrera para la obtención de concesiones, ya que los espacios solicitados por las comunidades indígenas quedan bloqueados para otras solicitudes hasta su resolución en la CRUBC (Comisión Regional de Uso del Borde Costero), cuestión que puede demorar varios años. Esto ha causado problemas incluso para obtener permisos de escasa importancia (PEI), que son autorizaciones temporales que se suelen solicitar para reparar embarcaciones. Sin embargo, la misma ley abre una puerta para su solución a mediano o largo plazo, ya que la carpintería de ribera puede ser considerada una actividad tradicional del borde costero, y bastaría que las comunidades indígenas así lo reconozcan y lo consideren dentro de un futuro plan de administración de esta normativa.

5.2.2 DISPONIBILIDAD DE MADERAS Y RESTRICCIONES NORMATIVAS

RESTRICCIÓN DE ACCESO A MADERAS, POR NORMATIVAS DE PROTECCIÓN

Las leyes orientadas a proteger el bosque nativo son consideradas un obstáculo importante para conseguir las maderas nativas necesarias en la carpintería de ribera, especialmente pensando en las piezas estructurales de las embarcaciones. La necesidad de contar con planes de manejo para poder extraer y transportar estas maderas se vuelve muchas veces un obstáculo insalvable. En el caso de territorios como Calbuco, donde prácticamente no quedan áreas cubiertas de bosques nativos antiguos, los árboles apropiados sólo se encuentran en quebradas (también llamadas zanjones), donde por su escasez, los dueños no tienen planes de manejo extractivos, y tampoco les vale la pena hacer el trámite de obtenerlo para sacar tan bajo volumen de madera.

Para traer madera nativa desde otros territorios, además del alza en el costo del material, se enfrentan a los controles de transporte de la madera, donde carabineros o la misma CONAF fiscalizan que la madera, cuenten con las guías de libre tránsito que debe expender la misma CONAF. En relación con esto, los carpinteros de ribera consideran que en general, su actividad no causa un daño considerable al bosque nativo, ya que se trata de una actividad que da un valor agregado a la madera, y no la necesita en cantidades muy grandes, a diferencia de la leña o la madera aserrada que se saca de los bosques de la zona. Al respecto, se plantea la necesidad de generar información confiable respecto a los volúmenes de madera nativa utilizados en la carpintería de ribera.

Existe una percepción generalizada de que CONAF es especialmente duro con los pequeños propietarios, mientras hace vista gorda con los empresarios, lo que genera un sentimiento de rabia e impotencia ante esta injusticia. Si bien para los carpinteros de ribera que trabajan de manera estable e intensa, como en el caso del astillero Caracolito en Calbuco, esta situación se salva adaptándose a usar las maderas que ofrece el mercado, como el ciprés macrocarpa y el eucalipto (*eucaliptus sp.*), para los carpinteros de ribera de lugares más aislados, acceder a la madera de mercado resulta tan caro que inviabiliza la actividad y/o la competitividad. Se debe tener en cuenta que, en todo ámbito, hay una resistencia natural a aceptar restricciones que antes no existían, y a realizar trámites burocráticos a los que los campesinos, en este caso los proveedores de la madera no están acostumbrados a hacer, resultándoles extremadamente fastidioso, debido entre otros factores, a la percepción de que en los servicios públicos la atención hacia la gente humilde es mala, que los funcionarios atienden con impaciencia y mala voluntad, etc.

Con todo, los carpinteros de ribera están conscientes de que las leyes de protección de los bosques son necesarias, y que la conservación de los bosques es un beneficio para esta actividad. Las dificultades se centran en la obtención de los planes de manejo, y más atrás, en los problemas de títulos que muchas tierras tienen. El título de propiedad es una condición previa inexcusable para poder obtener un plan de manejo. Incluso hay carpinteros de ribera que poseen terrenos con bosques, por herencia, pero no han hecho los trámites de posesión efectiva y subdivisión con los otros herederos, trámite conocido como regularización de la tierra.

Por otra parte, las áreas boscosas, tanto en Chiloé como en Hualaihue, antiguamente eran consideradas como de uso libre, y solían ser de propiedad fiscal. En la actualidad, muchas de estas tierras han pasado a ser parte de áreas protegidas, o bien se ha constituido la propiedad privada sobre ellas. Algunas siguen siendo fiscales, pero en todos los casos, ya no son de libre acceso para la extracción de maderas.

DIFICULTADES DE ACCESO Y DE TRASLADO DE MADERAS

La disponibilidad de maderas para la carpintería de ribera es un tema que tiene diversos matices. Uno de ellos es el transporte de maderas a sectores rurales o isleños alejados de las ciudades. Otro, la pérdida del bosque nativo.

El tema del transporte se vive, por ejemplo, en la isla Apiao, comuna de Quinchao. Ramiro Millalonco (40) es hijo de Juan Millalonco, reconocido maestro de ribera del sector, y continuador por tanto de esta tradición en esta isla. Él nos señala que:

“...la madera para nosotros queda difícil para transportarlo, entonces eso nos hace dificultoso las pegas, hemos perdido pegas por el hecho de no tener harta madera, entonces por eso estoy construyendo esta lancha para que pueda ir hacia la cordillera y comprar maderas curvas o codastes, o cualquier otro negocio que tenga que ver”

(Ramiro Millalonco, 40, Isla Apiao, Quinchao).

La mayoría de las islas más pequeñas del mar interior, no cuentan ya con bosques nativos adultos. Excepción a la regla son las islas Butachauque, Talcan y Tranqui. Es por ello que se están utilizando el eucalipto (*eucaliptus* sp.) y el ciprés macrocarpa para las quillas y entablados, respectivamente, mientras que, para las cuadernas y otras piezas con formas curvas, se siguen usando árboles nativos como el coigüe o el tique.

“...puede ser un problema a futuro el tema de la madera...

Si eso va a ser, seguro va a ser eso, ya vamos por esa parte, está escaseándose harto, por eso es que tenemos nuestros atrasos entre todos los carpinteros que somos acá, que las maderas no se hacen rápido, los madereros se demoran y ahí vienen los incumplimientos en fecha nosotros los constructores” (Cesar Omar Hernández, Quellón).

Para enfrentar estas limitaciones, los maestros de ribera han adoptado varias estrategias. Una de ellas es reemplazar las piezas con forma natural, por piezas ensambladas. Así, se arman los codastes y rodas, y también las cuadernas, especialmente aquellas que, por sus dimensiones, no pueden ser dobladas a vapor, o resultaría muy trabajoso. Estas estrategias variarían entonces según el tamaño de la embarcación, según la tradición constructiva de cada maestro, y también según el encargo puntual que tengan. Como hemos visto, las lanchas encargadas desde la región del Bío Bío, para uso en mar abierto, son construidas con cuadernas dobladas a vapor, que tendrían una mayor flexibilidad y por lo tanto aguante a los embates de las olas, evitándose el uso de la cuaderna con forma natural.

En general, la escasez de maderas nativas se ve con resignación, y no se considera un factor de riesgo determinante para la continuidad del oficio, ya que mientras exista la demanda de embarcaciones, los carpinteros de ribera se las arreglarán para conseguir la madera.

5.2.3 CONDICIONES DE TRABAJO INADECUADAS

La mayoría de los carpinteros de ribera señala que el oficio implica condiciones de trabajo que son duras, por tratarse de un trabajo pesado, que se realiza a la intemperie, o bien bajo galpones precarios, generalmente cerrados sólo por el norte y el oeste, es decir, apenas protegidos de las lluvias. En especial, se trabaja a la intemperie cuando se trata de embarcaciones grandes, mayores a 10 metros, ya que no tienen la posibilidad de construir galpones tan grandes. Esta situación se traduce en la necesidad de tener que trabajar en condiciones de mal tiempo, expuestos al frío a muchas veces a la lluvia, así como también al sol en el verano. En caso de fuertes lluvias o de temporal, simplemente no se puede trabajar, lo que retrasa el trabajo, alargando los tiempos de entrega.

“¿En Laitec (trabajaba) en la playa o en un galpón?

No, en la playa pelada, antes casi no había galpones, los galpones los utilizaban más para guardar animales no más, para todo eso, antes yo trabajaba a puro campo y el clima era mejor que ahora, antes se notaban los veranos, se notaba todo” (Cesar Omar Hernández, Quellón).

La mayoría de los carpinteros de ribera ya han visualizado la necesidad de contar con galpones adecuados para trabajar, lo que les permitiría además trabajar con tecles o roldanas para mover piezas pesadas, lo que aliviaría significativamente el trabajo.

“me gustaría, por eso le preguntaba si iban a hacer proyectos porque me interesaría un galpón, o un mejoramiento más que sea, porque es lo fundamental para el trabajo sea invierno, verano, porque trabajar afuera hecha a perder toda la madera. En cambio, acá se mantiene fresquito en el verano y en el invierno uno puede trabajar, tengo que tener mi galpón sería bueno, de lujo sería”.

(Eliazar Ojeda, Hualaihue)

La rudeza de las condiciones de trabajo se plantea como uno de los principales factores que desincentivan la continuación del oficio por parte de los jóvenes. Tanto porque los mismos jóvenes ven esta dificultad, como también porque hace a los mismos carpinteros de ribera desear que sus hijos no se dediquen a este oficio.

“el trabajo en sí es muy bruto. Y no se puede ahorrar tanto. Entonces, nosotros en la vejez llegamos a un punto donde nuestro cuerpo no nos da más y tenemos que dejar el oficio. El tema de la Salud en Chile es malísimo. Yo creo que no es un tema solamente nuestro. Si se pudiera mejorar sería espectacular. Pero sí, yo creo que pasa por un tema de... Eh, ¿cómo se puede decir?... que tengamos más recursos. O que cada maestro pueda tener mejores herramientas. Para que pueda sostenerse a la larga más tiempo. O sea, hoy en día la gente... A ver, maestros de cincuenta años, cincuenta y cinco años, ya quieren tirar la toalla. Porque simplemente no les da el cuero...”.

La posibilidad de invertir en el mejoramiento de los galpones y espacios de trabajo en general pasa primero por asegurar el terreno en que se emplazan estos espacios, ya sea mediante concesiones marítimas o regularización de predios utilizados.

5.2.4 FALTA DE SEGURIDAD SOCIAL

Los carpinteros de ribera no cuentan con ningún tipo de previsión para la jubilación, así como tampoco a un sistema de seguridad en salud, salvo el sistema público básico. Si bien este tópico fue escasamente mencionado por los cultores de manera espontánea, al ser planteado en talleres o preguntado en las

entrevistas, todos concuerdan en que la falta de seguridad social es otro factor que desincentiva la continuidad del oficio. Al parecer, ésta es una más de las situaciones negativas que se aceptan con resignación fatalista dentro del gremio, como una condición inevitable e intrínseca de este tipo de oficios tradicionales que se cultivan de manera independiente.

Como muchos de los carpinteros de ribera son ya personas de edad, cualquier medida que se tome en este sentido, debe tener efecto retroactivo. Algunos piensan que se deben implementar medidas de apoyo a los maestros que se retiran de esta actividad. En efecto, en caso de enfermedad, hoy los carpinteros de ribera sólo pueden recurrir a sus propios medios y/o a la solidaridad de los vecinos.

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Benigno Marín, carpintero de ribera, junto a su esposa⁶⁷, sector Punta Hurón, comuna de Hualaihue.

Ricardo Vargas, carpintero de una generación intermedia, con 44 años, sostiene que el oficio tiene un reconocimiento social aceptable, la carpintería de ribera ya es considerada un patrimonio cultural en la práctica, es planteada incluso como un atractivo turístico de la comuna de Hualaihue, pero sin embargo esto no se condice con las condiciones en que viven los maestros de ribera, en especial los mayores.

“Yo creo que el oficio en este minuto está más que reconocido. Por algo quiere ser patrimonio inmaterial y todo. Pero las personas que lo realizan no han sido reconocidas como debieran ser. Y no lo digo por mí. Lo digo por gente que viene de mucho antes que yo. Gente que se murió esperando cosas”. (Ricardo Vargas, La Poza, comuna de Hualaihue).

⁶⁷ Lamentablemente no contamos con el registro de su nombre. Se recomienda que sea convocada a las actividades a realizar en el marco del proceso de Diseño de Plan de Salvaguardia, como también a Rosa Érica Velázquez, de Quellón, mujeres que desarrollan actividades en carpintería de ribera en la Región de Los Lagos.

5.2.5 FALTA DE AUTONOMÍA ECONÓMICA

DIFICULTAD DE CAPITALIZACIÓN E INVERSIÓN

Si bien este punto fue mencionado por pocos cultores, consideramos que tiene aristas que son compartidas por muchos cultores. Muchos carpinteros de ribera trabajan sólo cuando tienen un encargo. El problema de esto es que a veces los clientes comienzan a hacer nuevas exigencias, en el proceso de construcción, que no habían sido acordadas en el trato inicial. Cuando el trabajo ya está avanzado, al carpintero tampoco le conviene pelearse con el cliente, el que generalmente ha puesto el capital inicial o la madera para la construcción, y parte de los honorarios. Es decir, los carpinteros de ribera quedan amarrados a una relación que puede resultar incómoda e inconveniente económicamente.

El trato que se realiza entre el carpintero de ribera y el cliente en general no considera el surgimiento de problemas imprevistos como enfermedades, dificultades en la obtención de madera, mal tiempo, entre otros. O a veces es el cliente quien tiene problemas económicos que le impiden financiar la finalización de la embarcación, y por ello muchas veces se observan embarcaciones a medio construir en las playas o alrededor de los astilleros.

El anhelo planteado por un par de ellos es poder tener un capital que les permita construir embarcaciones de manera autónoma, y tener luego la libertad de venderlas a un precio justo, cuestión que en general no pueden lograr. Este tema, sumado a los problemas ya expresados de la falta de espacios adecuados para trabajar, nos hablan de la precariedad en que se desarrolla la actividad actualmente. El mercado parece estar acomodado a esta precariedad y bajo costo asociado en la obtención de las embarcaciones. Como corolario, algunos carpinteros mencionan que no les conviene formalizarse porque perderían beneficios sociales, como becas y bonos, lo que habla de que estos subsidios estatales son importantes en la economía familiar.

RIESGOS Y CONDICIONES DEL MERCADO ACTUAL

Hay algunos factores que por el momento hacen incierta la fortaleza del mercado de las embarcaciones de madera en el futuro. Uno de ellos es el agotamiento de hecho o previsto para actividades económicas que hasta hoy han sido de gran importancia en el mercado, como la pesca artesanal y la salmonicultura. La primera debido a las restricciones que cada vez más se hacen sentir hacia los pescadores artesanales, incluyendo buzos, ya que las cuotas de pesca cada vez se restringen más, desincentivando enormemente la actividad pesquera artesanal, que como es sabido, también es una actividad muy dura y de alto riesgo. La salmonicultura, por su parte, parece haber llegado a un máximo de desarrollo en la región, hasta que se vio afectada por el virus ISA y el fenómeno de florecimiento de algas nocivas del año 2016, que causó la muerte masiva de peces. Ante este escenario, la industria salmonera se ha dispuesto a fortalecer su presencia en las regiones de Aysén y Magallanes, las cuales se encuentran hoy con una moratoria en la entrega de concesiones acuícolas, que se abre en el año 2020.

Otro factor que incide en la merma de la demanda es la mayor durabilidad de las embarcaciones actuales, su mayor resistencia a las condiciones ambientales, en especial al molusco de la broma (*Teredo Navalis*), debido a que hoy casi todas las embarcaciones se recubren con fibra de vidrio, lo que aumenta a más del doble la vida útil de una embarcación, y además reduce enormemente la necesidad de reparaciones en el casco.

“Hace como dos años que no tenía pega yo. Como le digo por el asunto mismo de la fibra, porque las lanchas las forran con fibras y se mantienen mucho más tiempo, la madera entonces eso hace que las embarcaciones no se echen a perder tan pronto”

(Manuel Vargas, Ancud)

En contraparte, la industria del turismo se perfila con una creciente demanda de embarcaciones, en varias ocasiones demandando embarcaciones de estilo lancha velera. Asimismo, se han construido algunas embarcaciones “de lujo” que hoy se usan en investigación u otro tipo de expediciones.

5.2.6 TRANSMISIÓN DEL CONOCIMIENTO Y CONTINUIDAD DEL OFICIO

Debido a los factores ya mencionados, los carpinteros de ribera observan que existe poco interés de parte de los jóvenes por continuar con este oficio, salvo importantes excepciones. En este contexto, algunos carpinteros de ribera apuntan como posible solución, la profesionalización del oficio, sin dejar de conservar los conocimientos tradicionales. Esto sin perder de vista el carácter pragmático que en general ronda en el ambiente, que tampoco problematiza mayormente la posibilidad de que el oficio desaparezca. La mayoría de los cultores que están por retirarse, se muestran cansados y muchos de ellos decepcionados de que el reconocimiento social que ha alcanzado la carpintería de ribera en los últimos años, no se haya traducido aún en un apoyo material a los cultores. Es por ello que se ha planteado, en los encuentros grupales de Calbuco y Hualaihué, que una escuela formal de carpintería de ribera podría ir también en este sentido, empleando a los mismos carpinteros como docentes.

Esto supondría un cambio radical en cuanto a la continuidad de la transmisión del oficio. Como ya se esbozó más arriba, los maestros se sienten orgullosos de haber llegado a ser lo que son, ya sea porque lo llevan en la sangre, es decir, por herencia familiar, y/o por haber tenido la inteligencia, curiosidad y atrevimiento de construir sus primeras embarcaciones. Como dice uno de los entrevistados, “no cualquiera tiene cabeza” para llegar a ser un carpintero de ribera. La existencia de una escuela de carpintería de ribera supondría saltarse ese paso que viene tan desde lo personal, que es construir la primera embarcación. Muchos de los que aprendieron solos partieron construyendo una maqueta o bien un pequeño bote.

Pero también hay una conciencia benévola en cuanto a que los jóvenes de hoy no se acostumbrarían a la rudeza de la vida rural antigua, en la que ellos desarrollaron el oficio. Por lo tanto, la institucionalización, la normativización incluso, se ven como males necesarios para la continuidad del oficio en el futuro.

Tabla 44: Cuadro resumen de problemáticas y propuestas sugeridas.

Problemas	Propuestas
Restricciones al uso de la ribera como espacio tradicional de trabajo	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar un plan para proteger áreas de trabajo de carpinteros de ribera, regularizando el uso de borde costero en los casos necesarios. • Acercamiento a comunidades indígenas solicitantes o titulares de ECMPOs, para integrar usos y prácticas de carpinteros de ribera en futuros planes de administración. • Realizar actividades de valorización del oficio desde y hacia el sector público, privado y comunitario.
Disponibilidad de maderas y Restricciones normativas	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar estudio de consumo de maderas en astilleros de la región, especialmente en áreas de mayor actividad. • Favorecer el desarrollo de encuentros entre carpinteros de ribera de la región para favorecer la articulación y gestar soluciones de modo colectivo.
Condiciones de trabajo inadecuadas	<ul style="list-style-type: none"> • Catastro de astilleros y diagnóstico para mejoramiento de infraestructura.
Falta de Seguridad Social.	<ul style="list-style-type: none"> • Articulación con redes comunales de protección social y desarrollo comunitario para cultores o maestros que lo requieran.
Falta de autonomía económica	<ul style="list-style-type: none"> • Certificación de Carpinteros de Ribera, por parte de instituciones públicas. • Desarrollo de programa de fomento productivo pertinente y focalizado. • Fomento a la navegación en embarcaciones realizadas por carpinteros de ribera
Transmisión del conocimiento y continuidad del oficio.	<ul style="list-style-type: none"> • Diseñar un programa formativo en Carpintería de Ribera con cultores interesados, a desarrollar en los propios astilleros. • Diseñar un programa formativo especializado para aprendices. • Realizar encuentros comunales y regionales de carpintería de ribera. • Avanzar en la entrega de reconocimientos a los carpinteros de ribera mayores y que llevan años en el oficio. • Programa de actividades de sensibilización y valoración de la carpintería de ribera en colegios y otros espacios públicos.

5.3 RECOMENDACIONES PARA LA SALVAGUARDIA

La suma de problemas, riesgos y amenazas mencionadas anteriormente, configuran un contexto complejo y poco amable con el oficio, especialmente con quienes se dedican a cultivarlo en la actualidad. La situación no ha logrado descomprimirse a partir de su reconocimiento social como Patrimonio cultural inmaterial, hasta el momento. La expectativa que se tuvo hacia las capacidades que podían desplegarse del Estado fueron muy altas, en general. Se esperaba que el reconocimiento como PCI contribuyera mejorando las condiciones de trabajo con mayor agilidad y eficiencia, sin embargo, el incumplimiento de esta expectativa ha generado un ambiente de desconfianza hacia la institucionalidad, a pesar de que también hay quienes entienden la complejidad de generar políticas públicas. Un buen ejemplo de esta desconfianza se puede leer en la conformación de una corporación formada por un grupo de carpinteros de ribera de Chiloé, que buscan por esta vía, acceder a fondos internacionales para mejorar sus condiciones de trabajo y asegurar la continuidad del oficio, eludiendo así la dependencia del Estado.

Como primera recomendación, se sugiere que el Plan de Salvaguardia sea diseñado teniendo en consideración este escenario complejo, que no debe excluir la incorporación en el futuro de los maestros que no formaron parte del estudio y registro realizado, promoviendo el desarrollo de un proceso que esté basado en la participación efectiva de los cultores, tanto en el modelamiento de propuestas como en la puesta en práctica de soluciones.

En segundo lugar, el Plan de Salvaguardia deberá considerar, principal y urgentemente, acciones que vayan en directo mejoramiento de las condiciones de trabajo de los carpinteros de ribera. Sin embargo, es recomendable que esta solución no sea abordada bajo metodología de “apoyo a empresas” por constituir un conjunto de nomenclatura, jerga y enfoque, muy distante de la dinámica de trabajo de los carpinteros de ribera, y porque los instrumentos de CORFO u otros organismos, apuntan hacia la formalización. La mayoría de los carpinteros de ribera no está dispuesta a participar en fondos concursables, aunque esta línea de acción puede ser complementaria a otras.

La solución a los problemas de concesiones marítimas y la búsqueda de financiamiento para galpones constituyen contribuciones para mejorar las condiciones de trabajo y con ello, favorecer el abordaje de problemáticas de transmisión de saberes y continuidad del oficio en la región.

Finalmente, se recomienda que el proceso de diseño de Plan de salvaguardia considere espacios de planificación territorial que respondan a las dinámicas de la carpintería de ribera, teniendo como referencia lo descrito en la dimensión territorial, histórica y cultural, promoviendo la participación de los cultores en todo momento y acercando la institucionalidad pública de modo progresivo y según pertinencia. El reconocimiento de redes de parte de los cultores es bastante restringido y, dentro de ello, el conocimiento de la institucionalidad y burocracia estatal ha sido escasamente explorado. El rol de acompañamiento y orientación que pueda cumplir el Departamento de Patrimonio Cultural Inmaterial, a través de sus unidades regionales, será particularmente significativo y exigente.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (2015). Reportes estadísticos Comunales.
- CONAF. (1999). Documento de Trabajo N°313, Plan de Manejo Parque Nacional Hornopirén.
- Chapanoff, Miguel. 2001. «La Invención del No Lugar: El Maritorio en la Noción de los Navegantes del Archipiélago de Chiloé» ponencia presentada en el simposio: Etnografías del Siglo XXI, en el Cuarto Congreso Chileno de Antropología (19 al 23 de Noviembre de 2001, Santiago). <http://rehue.csociales.uchile.cl/antropología/congreso/s0311.htm>> consultado el 15 de agosto de 2006.
- Errazuriz, A. (1998). Manual de Geografía De Chile.
- Garnham, José 2009 “Lanchas Chilotas, Un Patrimonio Histórico y Cultural de Chile”.
- Harambour, A. 2019. “Carpintería de Ribera. Antecedentes históricos región de Magallanes” Pre-Informe. Documento de trabajo interno. Convenio SNPC – UACH.-
- INE. (2007). División político administrativa y censal , Región de Los Lagos.
- Lira, Nicolás (2008) “Canoas Monóxilas en el Centro Sur de Chile. Navegando sobre Los Árboles”
- Ministerio del medio ambiente, Gobierno de Chile. (2012). Informa del Estado del Medio Ambiente. Santiago, Chile.
- Municipalidad de Calbuco. (2009). Plan de Desarrollo Comunal Calbuco, 2009-2013
- Municipalidad de Quellón. (2017). Plan comunal de inversiones para la reducción del riesgo de desastres orientado al desarrollo.
- Núñez, David (2018) “Chonos, Payos y Williche del Sur de Chiloé: Pasado y Presente de la Negación de un Pueblo”, en Centro de Estudios Sociales de Chiloé “Archipiélago de Chiloé, Nuevas Lecturas de un Territorio en Movimiento”.
- Procultura, 2018. “Patagonia Verde”. Disponible en <http://memoriafotograficahualaihue.cl/>
- Saavedra, G. 2019. “Navegación en el espacio costero tradicional y pequero artesanal de Aisén (y del mar interior suraustral)”. Pre-Informe. Documento de trabajo interno. Convenio SNPC – UACH.-
- Strabucchi, Rodney “Carpinteros de Ribera” en Museo Chileno de Arte Precolombino (2016) Chiloé: <http://www.precolombino.cl/wp/wp-content/uploads/2016/12/chiloe-completo-0001.pdf>
- Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Expediente de postulación al inventario PCI de Chile Carpintería de Ribera Chilota.

- Sistema Nacional de Información Municipal, 2010.
- Tamayo, Marco (2011). Las vetas de un saber mestizo. Maestros de ribera de Hualaihué. Valdivia, Ediciones Kultrún.
- Ther, Francisco y Álvarez R. 2011 “Geoantropología de los Imaginarios del Mar Interior de Chiloé”, proyecto Fondecyt 1121204.
- Ther, Francisco. 2011. Configuraciones del Tiempo en el Mar Interior de Chiloé y su relación con la apropiación de los Territorios Marítimos. En revista: Desarrollo e Meio Ambiente, n. 23, p. 67-80, jan./jun. 2011. Editora UFPR
- Valenzuela, J., & Schlatter, R. (2004). Las turberas de la Isla de Chiloé (X Región, Chile): aspectos sobre sus usos y estado de conservación. En D. Blanco, & De la Balze, Los Turbales de la Patagonia, bases para su inventario y la conservación de su biodiversidad (págs. 87-92). Buenos Aires, Argentina.

- **Instrumentos de Planificación consultados.**
 - Plan Municipal de Cultura Calbuco.2014
 - Plan Municipal de Cultura Ancud. 2017
 - Plan Municipal de Cultura Dalcahue.2017
 - Plan Municipal de Cultura Castro.2018
 - Plan Municipal de Cultura Hualaihue.2014

ANEXOS DE INFORME

ANEXO 1: CULTORES QUE SOLICITAN SER CONSULTADOS PARA USO DE INFORMACIÓN

La información que se presenta en la siguiente tabla es una selección del total que se adjunta en la Carpeta de Consentimientos Informados, del Repositorio. Acá sólo se presenta a quienes señalaron algún tipo de restricción en el uso de la información aportada en el desarrollo del estudio.

tabla editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Tabla editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

PATRICIO CONTRERAS FUENTES

Universidad Austral de Chile

5-6 Abril 2019

Índice:

- Introducción.
- Objetivos.
- Metodología.
- Resultados.
- Anexo 1. Lista de Asistencia Mapeo Colectivo La Poza y Pichicolo

1. INTRODUCCIÓN:

El Mapeo Colectivo de Carpintería de Ribera de los sectores La Poza y Pichicolo de la comuna de Hualaihue, efectuado los días 5 y 6 abril del 2019, contó con la participación de los carpinteros de ribera Ricardo Vargas, Marcelo Hauffmann y José Artemio Soto (Sector La Poza) y Luis Orlando Soto, Guido González y Juan Ruiz (Sector Pichicolo). Además, participó Marco Tamayo, encargado Departamento de Patrimonio Cultural de la Región de Los Lagos. Condujeron la actividad el equipo de la Universidad Austral de Chile compuesto por el antropólogo David Núñez y el geógrafo Patricio Contreras.

El mapeo participativo tuvo como propósito la recolección de información respecto del ciclo productivo, los actores y problemas que caracterizan el elemento de patrimonio cultural inmaterial (PCI) carpintería de ribera en la comuna de Hualaihue.

Para cumplir dicho cometido el programa de la jornada fue el siguiente:

HORARIO	ACTIVIDAD	INFORMACIÓN REQUERIDA
11:00 hrs.	Bienvenida Taller	Palabras de bienvenida de Marco Tamayo, encargado Departamento de Patrimonio Cultural de la Región de Los Lagos.
11:15 hrs.	Presentación Síntesis de estado de avance del estudio regional de carpintería de Ribera	David Núñez presentó mapa de cultores de la región y la definición del elemento PCI para la región.
11:40 hrs.	Mapeo Participativo, parte 1	Patricio Contreras conduce espacio para levantamiento de información respecto de economía local de la carpintería de ribera
12:00 hrs.	Coffe break	
12:50 hrs.	Mapeo Participativo, parte 2	Patricio Contreras conduce espacio para levantamiento de información respecto de problemáticas y mapa de actores relevantes en el desarrollo del elemento PCI
13:00 hrs.	Toma de acuerdos y cierre	Definición de fecha de Validación y acta de acuerdos.

2. OBJETIVO GENERAL

- Realizar mapeo participativo tendiente a la caracterización de las condiciones económicas y territoriales de la carpintería de ribera de la comuna de Hualaihué, en particular de los sectores La Poza y Pichicolo.

2.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Levantar información participativa referida a los elementos y procesos del ciclo productivo de la carpintería de ribera en la comuna de Hualaihué
- Identificar las problemáticas presentes en la práctica del oficio y clasificarlas en función de los ámbitos físico, institucional y generacional.
- Realizar un mapa de actores relevantes en el desarrollo del elemento PCI, diferenciándolos según el ámbito e intensidad de vinculación con el oficio.

3. METODOLOGÍA

La cartografía social o mapeo colectivo es una técnica para crear mapas de saber colectivo a nivel local. Este ejercicio permite una aproximación de la comunidad a su espacio geográfico, resaltando sus atributos históricos, culturales y socioeconómicos.

La comunicación entre los participantes a un taller de mapeo colectivo pone en evidencia diferentes tipos de saberes que se mezclan para poder llegar a una imagen colectiva del territorio. Se pueden elaborar mapas del pasado, del presente y del futuro, así como “mapas temáticos” (administrativo, de infraestructura, económico, ecológico, de relaciones sociales, de conflictos, etc.). El mapa actúa como centro de motivación, reflexión y redescubrimiento del territorio en un proceso de toma de consciencia relacional.

Es además un proceso que favorece la reconstrucción descentralizada de la historia local, promoviendo recuperar la experiencia desde la memoria individual para configurar una memoria colectiva.

El mapa colectivo es una representación gráfica que explica las formas en que las personas perciben el espacio, realizando una reconstrucción de la memoria del paisaje.

4.1 MÉTODO

Mediante un recorrido imaginario por las prácticas productivas de la carpintería de ribera en Magallanes, y utilizando recursos gráficos para la interpretación, identificamos los diferentes elementos que caracterizan el ciclo productivo del oficio, desde el origen de la materia prima hasta el lugar de venta de las embarcaciones, pasando por las rutas de traslado de la materia prima y los lugares de compra de las herramientas.

Se buscó con este método que los participantes cargaran el mapa con información que relatara su proceso productivo. Decidiendo que mostrar, los participantes se configuran en los constructores y editores de su propia historia.

Las preguntas utilizadas para desarrollar el mapeo participativo fueron las siguientes:

CARACTERIZACIÓN EMPLAZAMIENTO DEL TALLER

Considerando una breve descripción del sistema físico de la comuna de Hualaihué, y con el objetivo de hablar sobre la procedencia de los cultores y su lugar de residencia y/o lugar de trabajo se preguntó:

- ¿Cómo es el entorno geográfico donde se ubican los talleres? Se definió su consistía en bordemar, borde río, área insular, urbana u otras.
- ¿Cuáles son las variables geográficas que inciden en el elemento? (*por ejm: relieve, viento y temperatura*)

CARACTERIZACIÓN CICLOPRODUCTIVO

Considerando la disponibilidad del recurso maderero (fuente, tipo de bosque [joven- viejo], tipo de obtención). ¿Cuáles son las rutas que utilizan para el traslado de la materia prima? ¿Caminos, por agua o tierra?

Mostrando mapas elaborados con información preliminar levantada por investigador Antonio Vásquez se identificaron las maderas de uso común (*lenga, coigüe, ciprés, roble, tineo, mañío*) que constituían materia prima de las embarcaciones, además de otras maderas utilizadas.

Mostrando láminas de herramientas elaboradas con información visual levantada por investigador David Núñez, se identificaron las herramientas antiguas y las herramientas nuevas utilizadas en el proceso productivo.

Utilizando un mapa regional general y mapas comunales se identificó el destino de las embarcaciones. ¿a dónde se van las embarcaciones que hacen? ¿dónde las venden? ¿Cuál es el tipo de embarcaciones? (diseño y uso). Además, se preguntó: ¿Cuáles son los varaderos? ¿cementorios de embarcaciones?

- Mapa de Actores

Haciendo referencia a las distintas prácticas sociales y relacionales que se establecen en el desarrollo del oficio, se indagó en una matriz de actores definiendo una tipología según actor público, privado, sociedad civil, ONG, académicos, organizaciones territoriales.

- Problemas

Haciendo una revisión abierta sobre los distintos ámbitos de desarrollo del oficio, se indagó en los problemas que caracterizan la carpintería de ribera, clasificando dichos problemas en tres categorías: físico, institucional y generacional.

4. RESULTADOS

La comuna de Hualaihué está emplazada en el litoral del Océano Pacífico, en la costa norte del canal Hornopirén. Caracterizada por un contexto geomorfológico marcado por el fin de la Cordillera Andina Volcánica y el inicio de los Andes Patagónicos, la configuración física de la comuna destaca por su entorno volcánico con la presencia de los volcanes Yate y Hornopirén. Se presenta un gran territorio fragmentado, determinado por una morfología glacial mediante formas lacustres, cumbres de cordilleras y cuencas fluviales, además de una morfología litoral en base a la presencia de canales, estuarios, golfos y fiordos (CONAF, 1999) (Errazuriz, 1998).

La composición de este territorio fragmentado no permite el desarrollo de importantes cuencas hidrográficas, más bien, hay fiordos; valles de gran profundidad inundados por estrechas entradas costeras del mar.

El clima de la comuna es Templado frío lluvioso en el sector más continental, con temperaturas anuales entre los 9° y 6° C y precipitaciones anuales que fluctúan entre los

2.500 mm y sobre los 4.000 mm, las cuales durante 4 meses se presentan en forma de nieve. Mientras que en la franja litoral el clima es Templado cálido lluvioso, con precipitaciones sobre los 1800 mm y presentes gran parte del año, la temperatura media anual varía entre 9° y 12° C (CONAF, 1999).

Este paisaje mayormente montañoso, condiciona las características que adquiere el clima local, el que es clasificado como Clima lluvioso con influencia mediterránea con distribución pluviométrica mensual uniforme (Subiabre y Rojas, 1994). Las precipitaciones superan, en general los 1.800 o 2.000 mm anuales,

Según señala Fundación ProCultura (2018), en el informe final del proyecto "Patagonia Verde, cultura e identidad para el desarrollo del turismo territorial (16BPCR-66438, Bien público para la competitividad regional Los Lagos), las experiencias turísticas que poseen elementos culturales en la comuna son las siguientes: l) Hualaihué: a) recolección de mariscos de orilla en Pichicolo, b) historia de alerces milenarios, c) historias del Lago Cabrera, d) carpinteros de ribera, e) tejueleros de alerce, f) preparaciones de mariscos, chica de mar y curantos, g) cantos y cantoras populares, h) balseo por el río cisnes. Los carpinteros de ribera son el fruto de una tradición maderera constructora de las embarcaciones que surcaban los canales del sur. Producto de la extracción de maderas de alerce, ciprés de las Guaitecas y otras especies endémicas del sur del país, se desarrolló una gran tradición constructora de barcos, que tenía lugar en las riberas de ríos, cerca de la desembocadura almar.

Destacan entre las variables geográficas que inciden en el desarrollo del elemento las siguientes: lluvias, mareas y una condición de sitio particular según la localización de cada cultor.

EMPLAZAMIENTO DEL TALLER

La información levantada en terreno y en el mapeo colectivo respecto del entorno geográfico de los talleres de los cultores, permitió caracterizar 2 sectores:

1) Sector La Poza

La Poza es una localidad costera ubicada en el área norte y costera de la comuna de Hualaihué, Provincia de Palena, Región de los Lagos, Chile. Se emplaza al sur del Seno de Reloncaví, próximo a la Carretera Austral, en la ruta costera de la comuna que se caracteriza por una serie de caletas pesqueras, mariscadores, una iglesia de alerce, playas, humedales, cuevas, formaciones rocosas de interés geológico, geoformas morrénicas, basaltos columnares, bloques erráticos, entre otros.

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Imagen: ubicación de taller Ricardo Vargas, Marcelo Hauffman y Artemio Soto

2) Sector Pichicolo

Es una caleta de pescadores y mariscadores ubicada a 85 km de Puerto Montt. Pertenece a la provincia de Palena y sus actividades principales son la pesca artesanal, la salmonicultura y el cultivo de mitílidos. Los cultivos se localizan en la ensenada Cheñua y el canal Hornopirén.

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Imagen: ubicación de taller de Luis Orlando Soto, Juan Ruiz Soto y Guido González.

CARACTERIZACIÓN CICLOPRODUCTIVO

Respecto del lugar donde los cultores compran las herramientas, la información resultante es la siguiente:

Cultor	Lugar de obtención de herramientas
Todos los cultores	Ferreterías Puerto Montt (Weisler, Dimarsa)

Respecto de la localización de fuente de la materia prima y tipo de madera, la información resultante es la siguiente:

Cultor	Localización de fuente de materia prima
Todos los cultores	Puelo
	Mañihueico (bosque)
	Chagual (coihue, eucalipto plantado para quilla, rodas, codaste, guarda playa, es decir, piezas maestras)
	Puerto Montt (aserradero)
	Valdivia (aserradero)
	La Unión (aserradero)
	Osorno (aserradero)
	Ralún (aserradero)
	Pichicolo
	La Poza (en estero La Poza hay bosque de coihue; está a 1h con bueyes). También ulmo, mañío, tenío, pero queda muy poco.
	Lleguiman (río Lleguiman) – propietarios privados que permiten ir a escoger la madera. En un caso el traslado hasta el taller fue por mar porque la madera era muy larga y los caminos y puentes son muy angostos y curvos.
	Chauchil (hay maderas de coihue natural) – propietarios privados que permiten ir a escoger la madera

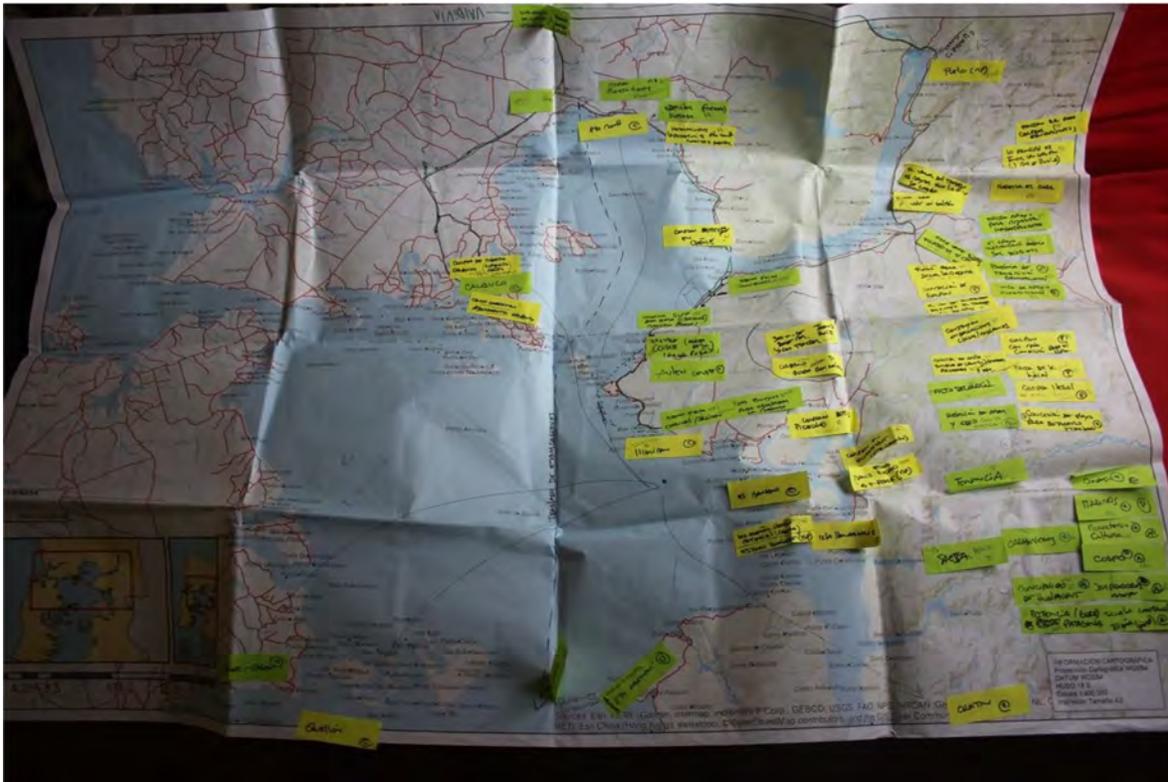
Respecto del tipo de traslado de la materia primera al taller, la información resultante es la siguiente:

Origen Madera	Tipo traslado materia prima a taller
Calbuco	Vehículo transportista
Puerto Montt Barraca Zamorano (Pelluco)	Vehículo transportista (madera comprada por el armador)
La Poza	Está a 8 km aguas arriba, 1 hora con bueyes.
Otras fuentes locales	Vehículo por el camino costero

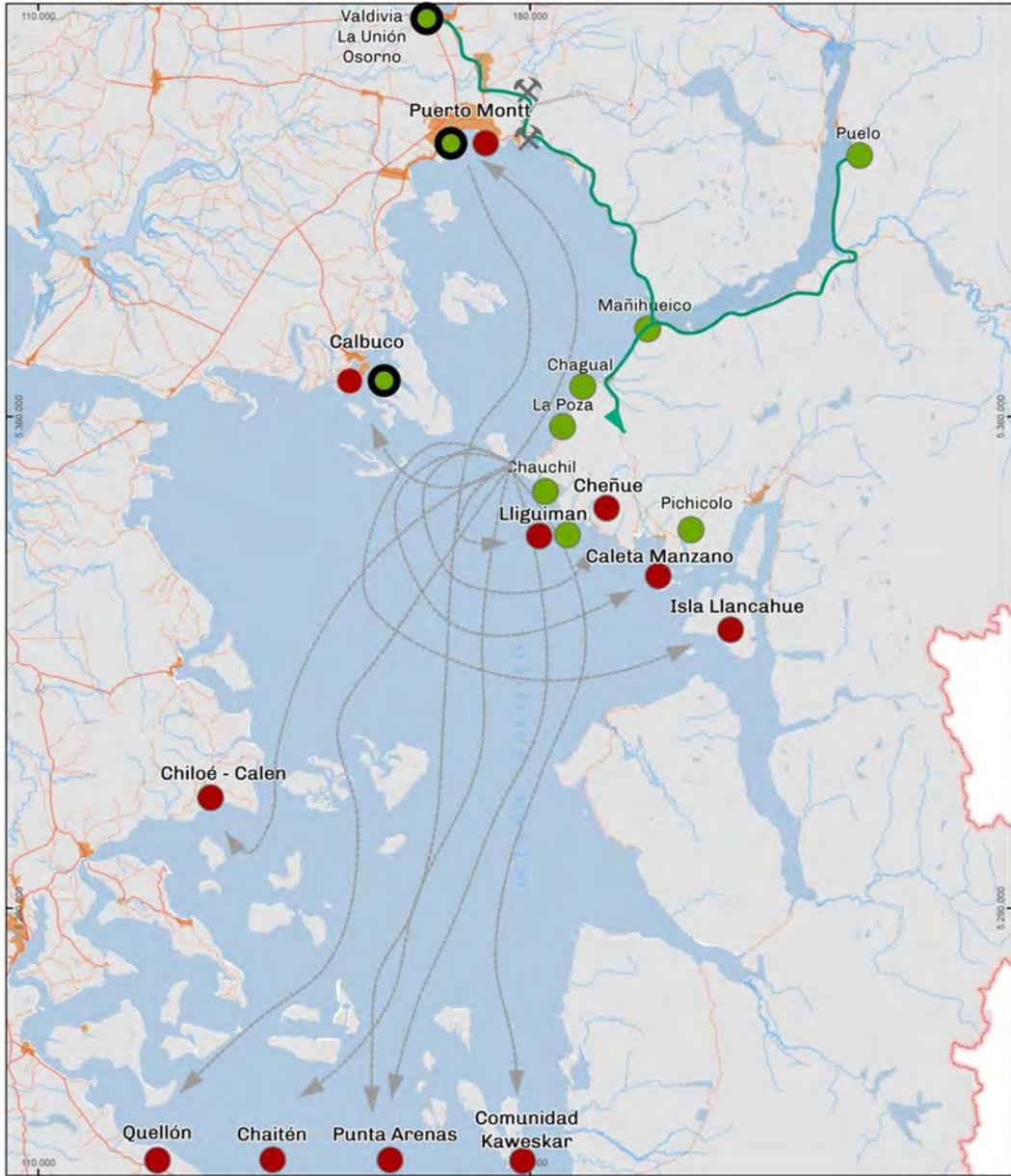
Respecto del destino de la embarcación, la información resultante es la siguiente:

Cultor	Localidad venta embarcación
	Quellón
	Chaitén
	Punta Arenas (uso=empresas pesqueras de centolla), embarcación multiuso de 11,90m de largo. Esta embarcación es la que más se usa porque se usa también para la pesca de reineta. A los armadores les cuesta 3 millones trasladar la lancha desde Puerto Montt.
	Comunidad Kaweskar (Puerto Edén)
	Calbuco
	Liguiman
	Cheñue
	Isla Llancahue
	Aulen (tradición de pescadores y mariscadores)
	Chiloé, Calen (lancha pasajera)
Todos los cultores	

La información recopilada el mapa colectivo confeccionado es el siguiente:



Fotografía Mapa Colectivo La Poza y Pichicolo, comuna Hualaihue



**MAPA PARTICIPATIVO DE CICLO PRODUCTIVO CARPINTEROS DE RIBERA
REGIÓN DE LOS LAGOS**

LEYENDA

- Materia prima bosque
- Lugar de venta embarcaciones
- Materia prima aserradero
- Ruta traslado de venta
- Ruta traslado materia prima
- Compra de herramientas

Universidad Austral de Chile

 Dirección de Vinculación con el Medio

Documentación participativa Patrimonio Cultural Inmaterial (PCI) Tejería y Carpintería de Ribera en las regiones de Aysén, Los Lagos, Magallanes y Los Ríos. Convenio de Colaboración y Transferencia de Recursos RES 775, entre el Servicio Nacional del Patrimonio Cultural y la Universidad Austral de Chile.

Proyección UTM / Datum: WGS 84 Huso: 19 Sur

FUENTES:
 Hidrología: Dirección General de Aguas (MOP, 2015)
 Red Vial: Ministerio de Obras Públicas (MOP, 2017)
 DPA: Ministerio de Obras Públicas (MOP, 2017)
 Sistema Lacustre: Dirección General de Aguas (MOP, 2015)



MAPA

Fecha Elaboración

MAYO 2019

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Registro fotográfico Taller Mapeo Colectivo La Poza y Pichicolo

MAPA DE ACTORES

ID ACTOR	TIPOLOGÍA	ÁMBITO DE VINCULACIÓN	TIPO DE VÍNCULO CON EL CULTOR (INTENSIDAD)
CONAF	Público	Fiscalización, permisos, registros	Alta
Marinos (Capitanía de Puerto Río Negro-Hornopirén)	Público	Fiscalización, permisos, registros	Alta
SAESA	Privado	Permisos	Alto
Servicio Nacional del Patrimonio	Público	Cultural - educativa	Alto
CORFO	Público	Productivo	Alto
Municipalidad de Hualaihué	Público	Cultural - educativa	Bajo
Potencia Patagonia	Privado	Productivo	Bajo
Compradores embarcaciones (pesca, turismo)	Privado	Productiva	Alta
Tenencia de Carabineros	Público	Fiscalización	Alta

PROBLEMAS

Problemas identificados		
Económicos	Físicos	Generacionales/otros
Falta de recursos económicos para comprar equipamiento	La lluvia es influyente a la hora de trabajar ya que no tienen galpones adecuados. En invierno las lluvias tienen múltiples direcciones por lo que prácticamente el galpón No sirve.	El conocimiento no se está entregando a nuevas generaciones
La madera prima para la construcción es de alto costo	No queda madera nativa (alerce) y el acceso a los lugares donde queda es muy Dificil	Falta de reconocimiento del oficio por parte de la sociedad en general
Falta apoyo para mejorar Infraestructura, principalmente los galpones	Uso de fuego para secar la Madera es un riesgo cuando hay viento fuerte	Relación de amor y odio con la práctica
El apoyo institucional debería ser distinto	U otros privados de apropien de la playa. También necesitamos espacio para trabajar en la playa (para Hacer arreglos)	

El uso de enfibrado en las nuevas embarcaciones disminuye el trabajo para los carpinteros (antes cada 1 año las embarcaciones debían ser revisadas, con el enfibrado duran 20 años)		
Hoy los armadores piden principalmente embarcaciones pequeñas y medianas por lo que el precio que se venden las embarcaciones es bajo. Ellos son los colectores de orillas, siembra de choritos pescadores artesanales		
Falta de capital inicial para comenzar a trabajar		
El valor del trabajo es mayor de lo que se cobra, considerando por ejemplo los tiempos de traslado de la madera, los altos costos de las herramientas, la inestabilidad laboral		
La madera prima local que obtenemos es irregular pues no cuenta con un plan de manejo de CONAF, que no sirve porque es de otros propietarios.		

En síntesis, se señala que el Estado tiene una deuda con los carpinteros de Ribera, pero se ha ido avanzando. Por ejemplo, el ingreso al registro SIGPA y la instalación de este tema en el Desarrollo productivo que propone CORFO también es un avance. Otro avance es que hace 11 años se implementó con UNESCO el convenio para la salvaguardia del PCI y es por ello que ya se han reconocido 3 Tesoros Humanos Vivos.

Se reconoce un proceso discontinuado del Estado en esta materia, pero actualmente la Subsecretaria del Patrimonio está en un proceso de actualización que podría aportar. A partir del estudio y de un acuerdo social con la comunidad, se desarrollará un plan de salvaguardia (a 5 años) que oriente el Desarrollo de acciones interinstitucionales. Se enfatiza la necesidad de mejorar condiciones laborales del sector.

Lista de Asistencia:

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

NOTAS SOBRE ENCUENTRO CON CARPINTEROS DE RIBERA CALBUCO

29 DE ENERO, 2019.

Principales problemas previamente identificados por la agrupación:

- Uso de playa, como lugar de trabajo.
- Disposición de maderas.
- Seguros de trabajo.

Maderas y Medio ambiente:

Hugo Almonacid señala la necesidad de sensibilizar sobre el uso de las maderas, en la comunidad “¿Cómo ve ... el uso de la madera? ¿Cómo se entiende?”. Ya que la CDR se asocia a uso destructivo del bosque. Cómo detectar el impacto del oficio en el bosque y educación a la comunidad, para explicar a las personas...

Usos de la madera v/s leña o casas, por ejemplo. Trabajo con historia, trascendente en el tiempo. Necesidad de reconocer impacto ambiental del oficio.

Maderas nativas que se utilizan. Se ha incorporado el eucaliptus. Se requiere también el ciprés... Se puede pensar en un plan de manejo para extraer maderas. Se señala que el Eucaliptus es útil también para CDR. Ciprés de Guaitecas ya no se usa, muy escaso y muy elevado el precio. Señalan que el Ciprés Macrocarpa, en 20 años, ya se puede trabajar. Coihue es escaso en la zona y que toca buscar un reemplazo. Es usado en cuadernas. Contra más escaso, es más caro. Se estima conveniente promover plantaciones de especies para CDR. Existe plantación en Mañihueico, sector río la manga, de más de 4 años, también se plantó eucalipto. Y se ha prohibido. Plantación con mantención para carpintería... podría existir la posibilidad de visita técnica.

Uso de playas:

La Armada pone dificultades para el uso de playas por la contaminación. Se usa Motosierra, aceite, cadenas, viruta, etc... Hay trabas. En reparación se contamina, pero en construcción no es tanto. Hay materiales que son retirados que tienen petróleo, aceites y grasas. Los residuos afectan. Se ha conversado como opción generar un Manual de buenas prácticas.

Plan regulador:

El área no está considerada como área industrial. Lo ideal es un varadero, pero eso sube el costo. Se debe cumplir normas distintas a un astillero, en el que también hay normas. Esto eleva costos... no es competitivo. De este modo la autoridad marítima no hace diferencia entre astillero de acero o de madera... Acá no hay leyes pertinentes. Se debería incluir seguridad y contaminación, pero a la vez facilitar el uso de borde costero.

La Autoridad marítima no permite trabajar...

Por ley la prioridad del borde costero son los pescadores. En Caracolito debería existir prioridad de uso para los CDR con trayectoria en la zona. Ahí estuvo el astillero más grande del sur de Chile. Chito Proschle.

Trabajar de forma organizada:

- Hacer la Agrupación es apoyar este tipo de situaciones.

Avanzar desde un abordaje Patrimonial:

- Recopilar antecedentes históricos de Calbuco, de Caracolito. Antiguamente, desde la cordillera, llegaba madera.
- Desarrollar más documentación histórica y patrimonial.

Avanzar desde el desarrollo productivo:

- Hacer un Manual sobre CDR, orientado a otorgar información técnica, de mantención. Que contribuya a difundir calidad del proceso constructivo.
- Se espera que contribuya a ser reconocida por calidad también como por historia.

*Ver Fundación España, trayectoria en carpintería de ribera de calidad.

Fortalecer Transmisión:

- En la zona no hay “mala transferencia” de información. Nadie se niega a enseñar.
- Ver a Constructor de embarcaciones en Valdivia Hijo de INO Vargas, era de la poza. Trabaja en el pasaje Torobayo, al final. Trabaja en CDR. ... Vargas Fox.
- Ver a constructor en Lebu, Cesar Vargas, hermano de Erico.
- Maestro Nahuel en Puerto Aysén, falleció.

TIPOS DE EMBARCACIONES QUE SE CONSTRUYEN EN CALBUCO:

- Han cambiado las medidas.
- Cambios para mantener capacidad y responder a normas.
- Antes eran lanchas de distintas medidas porque no había requerimientos.
- Reineta, pesca, merluza, salmones (cambio y lavado de mallas, robótica... etc. Piden requisitos...)
- Lo que más se construye es cabotaje, pasajeras, reineta...
- La sardinera era más plana, la reineta es de más calado.

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

ANEXO 4. PROPUESTA PARA PROCESO DE VALIDACIÓN EN LA REGIÓN DE LOS LAGOS

CONVENIO DE COLABORACIÓN Y TRANSFERENCIA DE RECURSOS SERVICIO NACIONAL DEL PATRIMONIO CULTURAL. RES. 1072.

INVESTIGACIÓN PARTICIPATIVA SOBRE CARPINTERÍA DE RIBERA EN LA REGIÓN DE LOS LAGOS

Pauta de Validación

El proceso de validación de los resultados de la Investigación Participativa sobre Carpintería de Ribera en la Región de Los Lagos busca promover la reflexión y participación de los cultores y maestros de ribera contactados.

Se ha planteado bajo una modalidad de trabajo grupal con la finalidad tanto de promover el encuentro y reflexión colectiva sobre temas de interés como de lograr el máximo de cobertura, considerando que la región concentra gran cantidad de cultores de carpintería de ribera del sur, especialmente en las comunas de Calbuco, Quellón y Hualaihué.

En la documentación realizada, se identificaron 94 Carpinteros o Maestros de Ribera y 53⁶⁸ de ellos fueron contactados y entrevistados. De este total, el 77,36% se ubica en las comunas señaladas.

Tabla 1: Distribución de Carpinteros de Ribera en la Región de Los Lagos.

Comunas	Entrevistados	%
Quellón, Calbuco y Hualaihué	41	77,36
Castro, Quinchao, Chonchi, Queilen, Maullín, Puerto Montt y Ancud	12	22,64
Total	53	100,00

En relación a la disposición o voluntad para realizar trabajo grupal-participativo, hemos constatado buena recepción en carpinteros de ribera de Calbuco y bastante apoyo en Quellón. En Hualaihué, por el contrario, existe dificultad. No obstante, nos parece fundamental incentivar el desarrollo de un proceso de validación participativa en la comuna dado que es un territorio con amplia historia y relevancia en la carpintería de ribera del sur del país, en el que se identificaron a 33 cultores, logrando contactar a 14 de ellos.

⁶⁸ Durante el proceso de validación, se realizó una nueva entrevista a un cultor de la zona de Chonchi, sumando un total de 54 cultores documentados en este estudio.

En este contexto, el trabajo a realizar en los encuentros de validación considera un despliegue diferenciado de estrategias considerando variaciones metodológicas, tanto de presentación de información como en la convocatoria.

Para la Comuna de Hualaihué, se ha planteado un encuentro al que se invitará personalmente a todos los maestros que han formado parte del proceso, visitándoles en espacios de trabajo y/o en sus hogares (según sea el caso); momento en el que se hará entrega de un documento impreso con los principales contenidos a validar en la jornada. Luego, cuatro días más tarde, se realizará esta jornada de validación participativa en espacio y horario a convenir.

Por otra parte, para Calbuco se ha estimado la realización de un encuentro a partir de la convocatoria de los Carpinteros de Ribera de Caracolito, que han manifestado permanente interés en el desarrollo de trabajos en el tema, convocando a otros maestros que realizan actividades en el territorio. También será oportuno presentar previamente el documento preparado, para facilitar el desarrollo de contenidos en la actividad.

Por último, en Quellón se espera lograr la participación de los maestros junto al apoyo de carpinteros que han manifestado su voluntad en hacerlo, aunque previamente también se hará visita de información y convocatoria al encuentro.

De este modo, la estrategia diseñada ha considerado la realización actividades en cada comuna, según el programa que sigue:

FECHA	LOCALIDAD	ACTIVIDAD
Sábado 8 de junio	Quellón	Invitación personal a Cultores con entrega de documento resumen impreso.
Lunes 10 de junio	Hualaihué	Invitación personal a Cultores con entrega de documento resumen impreso.
Martes 11 de junio	Calbuco.	Encuentro de Validación con Cultores de Caracolito y otros de la comuna.
Miércoles 12 de junio	Quellón	Encuentro de Validación con cultores de la comuna de Quellón.
Viernes 14 de junio	Hualaihué	Encuentro de Validación con cultores de Hualaihué.

Los contenidos a tratar presentan información sobre miradas globales del *elemento*, aunque también contenidos centrados en los territorios relacionados al quehacer de cada uno.

De modo dialogado contenidos a tratar se relacionan con:

- a) Singularidad del oficio, abordando características distintivas tanto del oficio (Elemento PCI) como de los cultores
- b) Listado de cultores de carpintería de ribera.
- c) Ciclo productivo, flujo de materiales y temporalidad asociada, con apoyo en cartografía.
- d) Problemáticas que se han relevado en el desarrollo del estudio.
- e) Mapa de Actores, A partir de la validación de la problematización, se realiza un ejercicio de identificación de actores relevantes, en función del criterio de proximidad (vínculos con los mismos cultores y la comunidad).

Tabla de Contenidos Carpintería de Ribera para validar.

Dimensión	Contenidos	Contenidos para revisar y validar.
Singularidad del oficio en Carpintería de Ribera	Concepto de cultor.	<ol style="list-style-type: none"> 7. Trayectoria. <ul style="list-style-type: none"> - Tiempo de dedicación al trabajo en CDR. - Cantidad de embarcaciones producidas. 8. Técnica y versatilidad. <ul style="list-style-type: none"> - Tipos de embarcaciones que se construyen. - Tipos de materiales y herramientas utilizadas. - Tipos de trabajo realizados: Construcción, reparación y/o mantenimiento. 9. Transmisión y Aprendizaje. <ul style="list-style-type: none"> - Enseñanza/Aprendizaje por transmisión directa. - Enseñanza/aprendizaje no formal. - ¿Otro tipo? 10. Valoraciones. <ul style="list-style-type: none"> - Valoración de vocación y talento. - Motivación y/o disposiciones personales para la ejecución de la labor. 11. Denominación del oficio. <ul style="list-style-type: none"> - Formas tradicionales y locales de nombrar del elemento. 12. Variable género. <ul style="list-style-type: none"> - Explorar posibles restricciones relativas al género en el oficio.
	Concepto de Carpintería de ribera.	<ol style="list-style-type: none"> 5. Materialidad: <ul style="list-style-type: none"> - Exclusividad de la madera (frente a otros materiales, como la fibra). 6. Técnicas: <ul style="list-style-type: none"> - Tipos de embarcaciones, usos y utilización. 7. Carpintería de Ribera y Territorio: <ul style="list-style-type: none"> - Eventuales características de las embarcaciones construidas en la zona. - Relación entre conocimientos y las prácticas

		<p>(<i>deben</i> ir unidos, si no, cómo se da esa situación).</p> <p>6. Denominación del oficio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Formas tradicionales y locales de nombrar del elemento.
Problematización	Factores de riesgo, amenaza y protectores	<p>Recapitulación de principales problemáticas identificadas:</p> <p>8. Uso de borde costero para trabajar.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Disposición de borde costero para la instalación de galpones o astilleros. <p>9. Instalaciones adecuadas para el trabajo en CDR.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Visualización de requerimientos específicos por territorio. <p>10. Acceso a maderas de calidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Restricción de acceso a maderas tradicionalmente utilizadas. - Falta de apoyo para planes de manejo y/o convenios de acceso exclusivo para CDR a maderas de calidad, dependiendo del caso. <p>11. Apoyo de instancias estatales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Escaso apoyo estatal para la adquisición de insumos, herramientas e infraestructura acorde a las necesidades actuales de la carpintería de ribera. - Inexistente política pública que otorgue apoyo a los CDR en ámbitos de seguridad social u otros. <p>12. Transmisión del oficio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Escasa transmisión del oficio a generaciones más jóvenes por migración motivada por educación o laboral, inestabilidad económica del oficio o desinterés. <p>13. Proyecto económico y productivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dependencia laboral y productiva de otras industrias, especialmente de la pesca. - Falta de alternativas para el desarrollo de inversión hacia el logro de un espacio de trabajo estable y competitivo. <p>14. Cuidados de salud:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Protección y cobertura de enfermedades asociadas al oficio, y/o accidentes.

ANEXO 5. ACTA DE VALIDACIÓN EN QUELLÓN

Acta de reunión de Validación y Propuestas para Plan de Salvaguarda

Quellón, 12 de junio de 2019 / Hora de Inicio: 17:00 horas

El taller inicia con la presentación y contextualización de la instancia por parte de Marco Tamayo, encargado regional del Departamento de Patrimonio Cultural Inmaterial, incluyendo un repaso de lo que fue la actividad del día anterior en Calbuco. Se prosigue con la validación de las definiciones de lo que es la carpintería de ribera y quiénes son los carpinteros de ribera. Todos están de acuerdo en circunscribir la carpintería de ribera al trabajo artesanal en madera, donde el conocimiento es tradicional y se transmite por la vía de la práctica como principal vehículo.

Luego en cuanto a la definición de quiénes son los carpinteros de ribera, los participantes señalan que se debe incluir dentro del concepto a todos los involucrados en la construcción de una embarcación, incluyendo a los estopadores y ayudantes de todo tipo, generando así un quiebre respecto a la definición propuesta preliminarmente, que sólo incluía a los carpinteros titulares de astilleros, es decir, a los que reciben los encargos y además trabajan directamente en la construcción de la embarcación. También se pone en tela de juicio el concepto más adecuado al oficio, estando todos de acuerdo en que es Carpinteros de ribera. Luego se lee la lista de los cultores identificados, y ésta se complementa con más de 20 nuevos nombres que entregan los participantes.

Posteriormente se entra al tema de las problemáticas, siendo relevadas por los participantes las siguientes:

- Espacios de trabajo, el uso de la playa. Problemas con una comunidad indígena por uso de playa.
- Dificultades para obtener concesiones. Se comenta la poca utilidad de obtener una concesión de varadero, ya que no permite la construcción de galpones, mientras que una concesión de astillero resulta muy cara debido a que no hay una categoría especial para astillero artesanal, entonces se homologa con el industrial, y eso es muy caro. Un carpintero cuenta que paga lo mismo que empresas marítimas como Kochifas y Oxxean.
- Se conversa de la necesidad de actuar unidos, organizados. Se plantea la idea de conversar con las comunidades indígenas para solucionar el tema del uso de borde costero solicitados como ECMPO.
- Se habla del acceso a las maderas, constatándose que en la comuna de Quellón no es tan grave como en Hualaihue y Calbuco, dado que son las comunidades indígenas las que proveen de madera, y según dicen “las comunidades están apoyadas por CONADI”⁶⁹.
- Se toca el tema de la falta de capital financiero, pero no tiene mucho eco, aunque algunos reconocen que a veces les afecta, y que les gustaría tener un stock de maderas, por ejemplo. Se habla también de la competencia desleal y del correcto cálculo de los costos.
- Luego se pasa a las propuestas de soluciones e identificación de actores relevantes. Se identifica a la municipalidad, capitanías de puerto (autoridad marítima), comunidades indígenas, ministerio de Cultura.

⁶⁹ Entre paréntesis, hoy hay una crisis por la falta de fiscalización de CONAF a las comunidades indígenas.

- Se propone incluir la carpintería de ribera en los colegios, de alguna manera, para que haya una mayor valoración del oficio, explicar su importancia a la comunidad.

- Se habla de la necesidad de mejorar galpones, pero luego de resolver el tema de uso de playas.

Acuerdos:

Los carpinteros de ribera toman el acuerdo de seguir trabajando unidos, y en conjunto con el Departamento de PCI. También escriben una carta en tal tenor dirigida al Ministerio.

También deciden renovar su directiva y fortalecer su organización.

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Acta de reunión de Validación y Propuestas para Plan de Salvaguarda

Hualaihue, 14 de junio de 2019 / HORARIO DE INICIO: 10:45.-

Desarrollo del Taller:

El taller se inicia con una presentación que resume el contexto y las expectativas del trabajo de investigación participativo. Luego se exponen los principales resultados de la investigación, con el fin de ir validando estos contenidos. En primer lugar, y en consideración a que la comuna de Hualaihue se encuentra hoy en una provincia de identidad más bien cordillerana, se plantea la idea de que en Hualaihue hay una tradición cultural más asociada a Chiloé, se recuerda que antiguamente la zona era llamada de Chiloé continental, y que incluso la cosmovisión es compartida entre ambos territorios, Y que habría una continuidad en la tradición constructiva desde Puerto Montt hasta Puerto Williams, por efecto del desplazamiento posterior de población chilota hacia las regiones del sur. Esto es compartido por los carpinteros de ribera.

Posteriormente se valida la definición de carpintería de ribera como la construcción artesanal de embarcaciones de madera, quitándole el apelativo de Lancha Chilota. A esto también están de acuerdo, ya que la lancha chilota tradicional, velera, ya casi no se construye debido a la predominancia de variados tipos de embarcaciones a motor. También se valida el modo de transmisión esencialmente práctico del oficio. Se explica el término de carpintero de ribera, y se pregunta si les acomoda esta nomenclatura o prefieren ser llamados de otra manera. Uno de ellos pregunta qué significa “de ribera”, y luego de eso todos están de acuerdo en que este nombre ya es identificable y no hay otro mejor.

Luego se abre el debate en torno a quiénes son considerados carpinteros de ribera, y quiénes no. Se explica lo ocurrido en Calbuco y Quellón, en torno a incluir a los reparadores de embarcaciones, y están de acuerdo. Reafirman la idea de que reparar es más difícil que construir desde la primera pieza. Luego se refrenda la posición de no incluir a los contratistas, es decir, a aquellas personas que reciben trabajos, tienen astillero incluso, pero no ponen manos a la obra, sino que contratan a otros para eso. Se consideran tres casos, dos de Hualaihue y uno de Castro Chiloé. Sin embargo, el tema no queda totalmente zanjado, ya que en el caso de el de Castro, se piensa que fue carpintero de ribera, pero por haber prosperado ya no necesita meterse en la obra directamente. También están de acuerdo en que los ayudantes/aprendices sean considerados dentro del gremio, pero siempre queda un poco la duda de si hay otro tipo de ayudantes que no necesariamente son aprendices.

Luego se menciona el listado de los carpinteros de ribera identificados, y se agregan otros que son de conocimiento de los presentes. Luego, y en atención a que los asistentes están un poco impacientes por volver a sus casas, se tratan de manera conjunta los problemas y las soluciones. Esto se facilita porque ya había habido un taller participativo previo, donde el tema de los problemas y necesidades ya había quedado bastante claro. Todos concuerdan en que el acceso al espacio de playa para construir es el más importante de solucionar. Se reclama la falta de consideración hacia los carpinteros de ribera por parte de las autoridades, que deniegan o demoran excesivamente el otorgamiento de concesiones.

En la actualidad, la mayor parte del borde costero comunal se encuentra dentro de un ECMPO ya aprobado, pero aún no entregado a las comunidades indígenas de la comuna. Se plantea la idea de conversar con estas comunidades buscando una forma de destrabar este asunto.

Se conversa largamente sobre las posibilidades de cambiar la ley, de proponer cambios que beneficien a los carpinteros de ribera. Se plantea la necesidad de que los carpinteros de ribera se agrupen, cuestión que se viene conversando hace mucho tiempo. Uno de los carpinteros presente explica el porqué de la dificultad de organizarse en la comuna, por ejemplo, la falta de interés de muchos carpinteros de ribera debido a que sus hijos tienen estudios profesionales y no se dedicarán a esto.

Luego se habla de las condiciones de trabajo. Hay acuerdo unánime en la necesidad de tener galpones con estructura metálica. No pueden acceder a créditos porque no tienen nada que los certifique como carpinteros de ribera. Marco Tamayo (encargado Regional del Depto. De PCI), propone la idea de dar un certificado a los carpinteros de ribera que se encuentren dentro del inventario, pero para eso deben aceptar voluntariamente ser documentados (En Hualaihue muchos no quisieron participar).

Cuentan que una vez intentaron obtener un curso del SENCE para poder certificarse, pero les dijeron que ellos no podían implementar ese curso. Aquí uno de los carpinteros plantea el criterio del orden en las acciones, señalando que primero que nada se debe avanzar en el tema de los Espacios (concesiones), que sin eso no se saca nada con seguir soñando. No se puede construir una casa sin tener el terreno (es un ejemplo). Se identifica al municipio como un actor clave en la solución del tema de los espacios, y en general para los otros temas también.

Se habla del aporte que los astilleros hacen al turismo, hasta la misma municipalidad los ofrece como atractivo, entonces debería haber un apoyo.

Luego se habla de los costos y burocracia para extraer madera nativa, que es relativamente abundante en el sector. Se conversa sobre CONAF como actor importante. Proponen apoyar en la regularización de terrenos en que los carpinteros de ribera pudieran obtener planes de manejo. El problema de la falta de regularización es una traba a la hora de conseguir estos planes de manejo. Se habla de que no debe perderse la práctica de elegir el “palo en la montaña”, por el propio carpintero, así como del uso de piezas con curva natural, como parte esencial del oficio.

Luego se pasa al tema de transmisión del oficio. Se propone la idea de un ramo en las escuelas que permita enseñar el valor del oficio a los niños, lo que podría redundar en un mayor interés por parte de estos por entrar al oficio.

Por último, se toca el tema de la seguridad, y también se llega al acuerdo de que es un tema a trabajar, se cuentan casos de muertes por intoxicación con fibra de vidrio. Se habla de la ausencia de seguros o previsión ante accidentes o vejez. En general los asistentes tienen claro que la única manera de avanzar en esto es agrupándose, y se toma el acuerdo de seguir trabajando en conjunto con el Depto. de PCI.

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Acta de reunión de Validación y Propuestas para Plan de Salvaguarda

Calbuco, 11 de junio de 2019

Desarrollo del Taller.

Inicio del taller: 17:15 - horas.

Validación de definiciones y listado de Cultores.

El taller comienza con la validación de definiciones previas sobre la carpintería de ribera. La carpintería de ribera se valida como “la construcción de embarcaciones de madera, mediante técnicas constructivas artesanales, cuya transmisión es primordialmente intergeneracional”. Se explica que en definiciones anteriores el elemento de PCI había sido definido como “construcción de Lancha Chilota”, pero que se propone esta nueva categoría ante la constatación de la variedad de embarcaciones que son construidas por los carpinteros de ribera.

Luego se propone una definición de quiénes son los Carpinteros de ribera, en la que se excluye a los ayudantes, a quienes sólo reparan, y a los dueños de astilleros que no ponen manos a la obra directamente. La discusión posterior de los carpinteros de ribera presentes apunta a incluir a los ayudantes y a los reparadores, excluyendo a los que ellos llaman “contratistas” (dueños de astilleros que no trabajan directamente). En general se plantea el carácter colectivo del oficio (la mayoría de los carpinteros de ribera presentes trabajan en el gran astillero de Caracolito). Y plantean la idea de que reparar es tanto o más complejo que construir de principio una embarcación.

Luego se lee la lista de los carpinteros de ribera identificados, a lo que se agregan varios nombres que son incluidos posteriormente en el informe.

La segunda parte del taller tiene que ver con la identificación de problemas y necesidades del oficio. Se habla de las condiciones de trabajo como una de las principales temáticas surgidas en las entrevistas, la falta de galpones, y las condiciones precarias de éstos. Luego el acceso de maderas de calidad, tema con varias aristas, como la necesidad de contar con planes de manejo para la extracción de madera nativa, tema que antiguamente no era regulado; otra arista es la disminución real del bosque nativo, y el consiguiente encarecimiento de la madera nativa.

Luego se habla de un tema planteado por algunos, en torno a la falta de capital financiero de los carpinteros de ribera, lo que les obliga a estar atados a un cliente en el proceso de construcción de una embarcación, ya que éste es el que pone el capital inicial para la embarcación. En general hay acuerdo en que sería bueno disponer de mayor capital, pero ven difícil una independencia total del cliente, ya que en general las embarcaciones son personalizadas, no hay un modelo estándar. El tema se traslada a la posibilidad de tener madera acopiada, que permita al carpintero no tener que depender del cliente para conseguir la madera, y poder comenzar una construcción de forma expedita y bajo la modalidad de obra vendida (significa que el carpintero incluye la materia prima en el precio final, versus la modalidad en que sólo vende la obra de mano).

Se plantea el problema de la transmisión del oficio, identificado como el desinterés de los jóvenes debido a que salen tempranamente de sus lugares de origen para estudiar. Aunque no es el caso de Calbuco, que es más urbano. Uno de los participantes señala que también influye en esto la falta de reconocimiento del oficio, que muchos de los carpinteros de ribera se sienten abandonados a su suerte, que falta apoyo institucional, y a nivel social tampoco se le ha dado a este oficio el reconocimiento acorde a la importancia que tiene.

Luego, se invita a los participantes a proponer soluciones o líneas de acción para mejorar las condiciones de trabajo de los carpinteros de ribera, así como a identificar los actores institucionales que podrían estar involucrados.

En torno al tema de los espacios de trabajo, se identifica a la municipalidad y a la autoridad marítima como los principales actores. (si bien el tema de las concesiones marítimas no se trató en esta sesión, porque ya había sido conversado largamente en el taller anterior, así como en reuniones informales en el astillero Caracolito). Plantean que el apoyo del gobierno y municipalidad puede ir en cuanto a asumir los costos de las concesiones marítimas.

Se toca el tema de que la autoridad marítima muchas veces niega las concesiones a los carpinteros de ribera.

Se plantea la necesidad de conversar con CONAF respecto a la necesidad de madera nativa de los carpinteros de ribera, y la posibilidad de acceder a bosques dentro de terrenos fiscales.

Se menciona a la Asociación Gremial de Ingenieros Navales.

Se plantea la necesidad de que los carpinteros de ribera tengan una especie de respaldo, de certificado que les permita por ejemplo obtener un crédito.

Se habla de necesidades de capacitación, de que no todos los carpinteros de ribera saben calcular bien sus costos y ganancias.

Finalmente, se conversa sobre la idea de la formalización de la enseñanza de la carpintería. Tema que es apoyado por todos los asistentes.

ACUERDOS:

Los carpinteros de ribera acuerdan que redactarán una carta al comité asesor del Ministerio de las Culturas para manifestar el acuerdo con la investigación, y solicitando una continuidad en el trabajo y en el apoyo al oficio en la región.

Imagen editada para versión pública del informe conforme ley N° 19.628

Informe de Sistematización del Proceso de Validación de Investigación sobre Carpintería de ribera en la región de Los Lagos y diseño de un plan de Salvaguarda

David Núñez – Documento de trabajo.

Introducción:

Durante los meses de octubre de 2018 y abril de 2019, se realizó la investigación sobre Carpintería de ribera en la región de Los Lagos. Dentro de los objetivos de esta investigación, se encontraba la necesidad de identificar quienes son los cultores de la carpintería de ribera, cuestión que pasa por una definición previa (quiénes son carpinteros de ribera y quienes no, a pesar de estar cerca de la actividad). Otro objetivo fue poder identificar posibles problemas y amenazas que están afectando la práctica del oficio, así como su transmisión y continuidad, con miras a diseñar un plan de salvaguarda para la Región.

Para el adecuado cumplimiento de estos dos objetivos, en junio de 2019 se realizaron talleres de validación en tres territorios: Hualaihue, Calbuco y Quellón. En estos, se discutieron conceptos relacionados con el oficio y los cultores, se consensuaron los principales problemas y necesidades de en torno a la actividad, y, por último, se establecieron líneas de acción posibles de implementar desde el ámbito institucional, y también desde el ámbito organizativo de los propios carpinteros de ribera, en el marco de un plan de salvaguarda.

El presente informe se centra en la Identificación de problemas y necesidades de los carpinteros de ribera, y en las propuestas de soluciones como insumos para la generación de un plan de salvaguarda. No obstante, se exponen también los resultados de las definiciones en torno a los cultores, a modo de introducción necesaria para abordar posteriormente sus problemáticas.

Durante el proceso de entrevistas, talleres participativos y conversaciones informales con los carpinteros de ribera, indagamos tratando de establecer ciertos límites respecto a qué es la carpintería de ribera, y quiénes están dentro del grupo de sus cultores.

La primera pregunta iba orientada a validar una afirmación inicial, respecto a que la carpintería de ribera se remite a la construcción de embarcaciones de madera con técnicas artesanales. Hubo consenso y acuerdo absoluto con esta afirmación, tanto en esta fase como posteriormente en el proceso de validación. Quedando fuera del concepto de carpintería de ribera, por lo tanto, la construcción de embarcaciones de metal y de fibra de vidrio también presente en el territorio.

La segunda pregunta, -quiénes son carpinteros de ribera-, estaba orientada a incluir o descartar dentro de la definición de cultores a aquellas personas que se dedican sólo a la reparación de embarcaciones, a los ayudantes que no han construido embarcaciones de forma autónoma, y a ciertas personas que son dueños de astilleros, pero actúan como meros contratistas, ya que no ponen manos a la obra directamente, delegando todo el trabajo a otras personas.

En esta etapa de la investigación las respuestas a esta segunda pregunta se orientaron principalmente a la formación de un concepto de carpinteros de ribera limitado a los maestros que son, por así decirlo, los maestros titulares de un astillero. Es decir, el cultor es aquel se ha dedicado principalmente a este oficio, y que por lo tanto se las ha ingeniado para tener un espacio de trabajo propio. Puede tener ayudantes y/o aprendices, pero estos sólo pasar a ser carpinteros de ribera cuando se independicen. Los entrevistados tampoco estuvieron dispuestos a reconocer como carpinteros de ribera a maestros que sólo reparan embarcaciones, sin haber nunca construido alguna de principio a fin.

En el caso de los llamados contratistas, que son personas que conocen el oficio, pero no lo practican directamente, sino que, habiendo recibido un encargo de embarcación, contratan a otros maestros que son los que hacen el trabajo. En el territorio de Los Lagos esta situación no es muy común, pero hay un par de casos. Estos contratistas tienen espacios habilitados para la construcción de embarcaciones, y contratan a maestros a trato, y se ocupan de la provisión de materiales y herramientas. Todos los entrevistados consideraron que estas personas no deben ser reconocidas como carpinteros de ribera.

En la etapa de validación, aunque se refrendó unánimemente la exclusión de los contratistas, hubo un cambio en la consideración hacia los ayudantes, reparadores, y otros roles menores.

En los talleres realizados en Calbuco y Hualaihue, las opiniones fueron que las personas que reparan embarcaciones sí deben ser considerados dentro del grupo, ya que, por un lado, sufren los mismos avatares que los constructores de embarcaciones, en cuanto a dificultades en el uso de playas, principalmente, y a la falta de espacios adecuados de trabajo, entre otras. Por otra parte, algunos afirmaron que reparar una embarcación es tanto o más difícil que construirla desde el primer palo. A esto, todos estuvieron de acuerdo.

Respecto a los ayudantes, entendidos estos como aprendices, también fue unánime la moción de considerarlos dentro del grupo de los carpinteros de ribera, aunque no quedó clara la situación de personas que son ayudantes esporádicos o que prestan su ayuda en tareas muy específicas, como tareas en que se requiere de sumar fuerzas (por ejemplo, en el entablado), o de los estopadores,

que son personas especializadas en dicha labor. Es decir, no se abordó el caso de los ayudantes “no aprendices”. Quizá porque atendiendo a la historia personal de muchos de los carpinteros de ribera entrevistados, nunca se sabe cuándo alguien se va a “tirar al agua” construyendo una embarcación, y por lo tanto ese límite es difícil de definir.

En el taller de validación realizado en Quellón, las definiciones fueron más claras en cuanto a incluir dentro del gremio a todos quienes trabajan en el ámbito de la carpintería de ribera, sean ayudantes o estopadores, todos deberían ser considerados cultores. Se evidencia aquí una concepción más colectiva de la construcción de una embarcación.

Parte 2 Identificación de problemas y necesidades

En miras a definir y priorizar las necesidades y problemáticas que atraviesan los carpinteros de ribera, el tema fue abordado de diferentes maneras. En primer lugar, en las entrevistas, donde los testimonios se reforzaban con la observación directa de los espacios de trabajo, y luego en talleres participativos, donde estos problemas fueron siendo cada vez más conversados. Algunos tópicos no aparecieron espontáneamente por parte de los carpinteros de ribera, sino hasta después que se preguntaba directamente. Éste fue el caso de los tópicos concernientes a la seguridad social, que en general no fue identificado como tema relevante, sino que fue un tema que se fue posicionando durante el diálogo con el equipo investigador y la contraparte institucional, en este caso el encargado del departamento de PCI de la región de Los Lagos, quien asistió a los talleres participativos y además realizó el vínculo entre los carpinteros de ribera identificados previamente y nuestro equipo.

De esta manera, la identificación de problemas y necesidades, así como su priorización, fue y es parte de un proceso dialógico del que fue surgiendo poco a poco una visión común de cómo sería adecuado abordar estos problemas y necesidades.

Esta visión se basa en dos criterios de ordenamiento: un encadenamiento lógico, desde la necesidad más básica que es asegurar espacios de trabajo reconocidos y respetados, para luego avanzar en el mejoramiento de las condiciones de trabajo, y posteriormente abordar problemas menos urgentes como la escasez de ciertas maderas, o el desarrollo de planes de transmisión del oficio.

El segundo criterio es la urgencia de atender las necesidades materiales y simbólicas de los carpinteros de ribera más viejos, o que se encuentren en situación más precaria. Al respecto, los carpinteros de ribera más jóvenes entienden que los problemas planteados no son de fácil solución, y están de acuerdo por ende en que se debe priorizar la solución a los mayores.

Los problemas identificados fueron los siguientes:

- 1- **Inseguridad en el uso del espacio de trabajo.** La mayoría de los carpinteros de ribera ha habilitado sus espacios de trabajo en sectores de playa o terrenos de playa, siendo ésta una práctica inmemorial del oficio, de allí su nombre de carpintería de ribera. Los terrenos de playa son, técnicamente, los ubicados sobre la línea de más alta marea, y pueden ser fiscales o particulares; esta última situación siempre y cuando la constitución de la propiedad sea anterior a 1965. La instalación de astilleros artesanales en playas y terrenos de playa fiscales (generalmente es en el límite entre ambos), requeriría según la legislación actual, la obtención de una concesión marítima. Sin embargo, la mayoría de los carpinteros de ribera no poseen esta concesión, lo que los hace vulnerables a ser multados o privados de su espacio de trabajo, o de su acceso al mar, por el otorgamiento de concesiones a terceros.

Éste es el problema que se ha priorizado, y que se considera necesario resolver de manera previa a los demás problemas, ya que la seguridad en el uso del espacio es vital para el desarrollo del oficio.

En múltiples casos los carpinteros de ribera han solicitado estas concesiones, pero rara vez las han conseguido. Un caso emblemático es el de Arturo Vargas, del sector Tenglo Bajo en Puerto Montt, quien a principios de la década de 1970 solicitó su concesión, y hasta ahora nunca la ha conseguido, a pesar de haber realizado múltiples trámites en diferentes épocas. Para peor, una empresa marítima (Oxsean) se adjudicó una concesión que dejaría encerrado a Arturo, sin acceso al mar. Casos como este son recurrentes, después de años los carpinteros se aburren de gestionar, dado que en general estos trámites se hacen en ciudades lejanas, lo que conlleva altos gastos y tiempo.

Sin embargo, otro obstáculo que desincentiva a los carpinteros de ribera a solicitar concesiones es el alto costo de éstas. Existe una figura de “Varadero” que tiene un menor costo que una concesión de “Astillero”. Sin embargo, la concesión de varadero no permite la construcción de un galpón, tan necesario para la carpintería de ribera dado el clima de la región. Esto fue planteado por el carpintero Ambrosio Aguilar de Quellón, quien fue multado por construir un galpón en su espacio concesionado.

Ambrosio plantea que el problema de alto costo está dado porque la ley no contempla una figura apropiada para la carpintería de ribera, sino solo una figura de astillero que no distingue entre astillero artesanal y astillero industrial.

Una de las consecuencias de este problema es que los carpinteros de ribera no se atreven a hacer mayores inversiones en sus espacios de trabajo, ante el temor a ser multados y obligados a desmontar las instalaciones.

Una dificultad adicional para obtener concesiones es el hecho de que en la actualidad gran parte del territorio marítimo de la región se encuentra solicitado por comunidades indígenas bajo la figura de Espacios Costeros y Marinos de Pueblos Originarios. En efecto, la ley 20.249 que crea los Espacios Costeros y Marinos de Pueblos Originarios (ECMPO), contempla la paralización de toda otra solicitud de concesión sobre un espacio solicitado como ECMPO, hasta que CONADI emita un informe de acreditación que descarte el uso

consuetudinario de la comunidad solicitante sobre ese espacio, o en caso que CONADI acredite positivamente el uso consuetudinario, hasta que la Comisión Regional de Uso del Borde Costero vote la aprobación o rechazo de ese ECMPO. En caso de que la CRUBC apruebe el ECMPO, el espacio queda bloqueado para la obtención de otras concesiones.

- 2- Precariedad de los espacios de Trabajo: Falta de techos, galpones pequeños, con materiales precarios, instalaciones eléctricas inseguras.
- 3- Dificultades en el acceso a materias primas: [múltiples aristas de la madera, escasez de bosque nativo, problemas de tierra que imposibilitan la obtención de áreas de manejo, encarecimiento por transporte de grandes distancias, etc].
- 4- Transmisión del oficio.

Parte 3 Propuestas de acciones

- 1- Apoyo para obtener seguridad legal de los espacios de trabajo (Concesiones). Se identifican varias instituciones que pueden influir en esta tarea. La autoridad marítima, el ministerio de Cultura, y las comunidades indígenas solicitantes de ECMPO. Esta línea de acción es prioritaria y debe establecerse un plan de acción que considere las características propias de cada cultor. Se debe proponer la creación de una figura especial de concesión marítima para los carpinteros de ribera. En el caso de las áreas solicitadas como ECMPO, se debe conversar con las comunidades solicitantes para que la carpintería de ribera sea reconocida como una actividad tradicional, un uso consuetudinario en términos de la ley 20.249.
- 2- Una vez asegurados legalmente los espacios de trabajo, se deben desarrollar acciones orientadas al **mejoramiento de la infraestructura de los espacios de trabajo**. El ideal para todo carpintero es contar con un galpón con estructura metálica, capaz de albergar una embarcación grande, que cuente con sistemas eléctricos seguros. Esta necesidad se debe evaluar caso a caso.
- 3- Acceso a materia prima. [regularización de tierras con bosque nativo para obtención de planes de manejo. Posibilidad de obtener maderas en áreas fiscales]
- 4- Transmisión del oficio. [hay muchas ideas dando vueltas, pero pocas concretas]
 - Generación de escuelas locales de carpintería de ribera. (Por ejemplo, Calbuco, Hualaihue, Quellón).
 - Otras actividades de valorización del oficio.

ANEXO 9 GLOSARIO DE BASE DE DATOS, CARTOGRAFÍA

CARTOGRAFÍA "TEMPORALIDAD" (ETAPAS CICLO PRODUCTIVO)

Contenido general	Se visualizan 3 categorías (etapas del ciclo productivo) y sus subcategorías. La Subcategoría 2 y 3 se informan en la Base de Datos respectiva.			
Tipología general: áreas y puntos				
Tipología específica	Subcategoría 1: etapas ciclo productivo		Subcategoría 2: subetapas ciclo productivo	Subcategoría 3: modalidades subetapas ciclo productivo
	Nombre	Tipología	Nombre	Nombre
	Preproducción	CÍRCULO CELESTE	Obtención materias primas	Extracción directa
				Intermediarios: aserraderos
			Obtención de herramientas e insumos (espacios de comercio)	-
			Elaboración propia (de herramientas en insumos)	-
	Producción	CUADRADO AMARILLO	Lugar de trabajo	Espacio familiar
				Espacio no familiar
				Espacio extracción maderas
	Postproducción	TRIÁNGULO ROJO	Inscripción	-
Espacios de destino (post venta)			-	
Espacios de deshecho			-	

CARTOGRAFÍA "TRANSMISIÓN"			
Contenido general	Se indica la trayectoria de saberes global del conjunto de carpinteros de ribera entrevistados, señalando lugares de aprendizaje (Punto Inicial), práctica y enseñanza del oficio (Punto intermedio), Lugar donde practican su oficio (Punto de Llegada), lugar donde trabajan aquellos que han heredado sus saberes (Punto Iniciados). Las Subcategorías 2 y 3 se pueden observar en la Base de datos de Transmisión.		
Tipología general: sólo puntos			
Tipología específica	Subcategoría 1: momentos de la transmisión	Subcategoría 2:	Subcategoría 3: detalle nexos (roles o sexo)
	Nombre	Nexos transmisión	Detalles nexos (roles/sexo)
	Punto inicial (lugar donde aprendió oficio)	Aprendizaje con familiar (es)	-
		Aprendizaje con personas externas al grupo familiar	-
	Puntos intermedios (lugares distintos del punto inicial y de llegada, donde vivió y practicó el oficio)	Práctica con familiar	-
		Práctica individual o con externos al grupo familiar	-
	Punto de llegada (residencia actual del cultor- se desprende del mapa de cultores)	Cultor o cultora	Hombre
			Mujer
	Puntos iniciados (personas a las cuales actualmente está enseñando o a las cuales ha enseñado)	Familiar	Hombre
			Mujer
		Persona externa al grupo familiar	Hombre
			Mujer