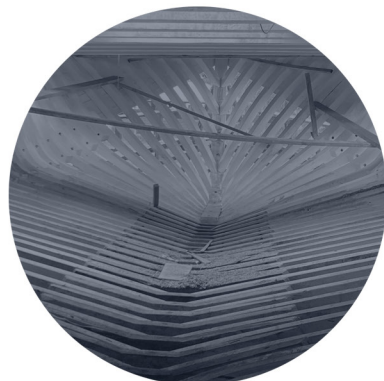


Astillero circular de Puerto Aysén

Rescate de la carpintería de ribera como parte del patrimonio cultural inmaterial a través de la reconstrucción de la imagen local

Paola Rodríguez Rojas



Astillero circular de Puerto Aysén
*Rescate de la carpintería de ribera como parte del patrimonio cultural
inmaterial a través de la reconstrucción de la imagen local*

***Memoria de Anteproyecto
para optar al título de Arquitectura***

Por
Paola Rodríguez Rojas

Prof. Guía
Rodrigo Chauriye C.

Equipo docente
**Ramón Castillo
Roberto González**

Semestre de primavera 2023

Planteamiento Integral del Problema de Título

Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad de Chile



Equipo docente

Rodrigo Chauriye
Ramón Castillo
Roberto Gonzalez

Profesionales y personas consultadas

José Barrientos - Sindicato de Carpinteros de Ribera de Pto. Aysén
María cristina Alvarado – Unidad de Patrimonio Histórico de Aysén
Juan Pablo Altamirano – Arquitecto SECPLA Municipalidad de Aysén

Índice

01. <u>Presentación</u>	08	05. <u>Localización</u>	36
Motivaciones		Puerto Aysén	
Presentación del tema		Reseña histórica	
		Elementos de la identidad e imagen local	
02. <u>Problemática</u>	12	Emplazamiento	
Problema arquitectónico		06. <u>Propuesta programática</u>	46
Pregunta de investigación		Planteamiento	
Objetivos		Destino	
		Usuario	
03. <u>Marco teórico / Antecedentes</u>	16	Programa	
Maritorio		07. <u>Propuesta de proyecto</u>	48
Navegación		Estrategias de proyecto	
Patrimonio cultural inmaterial		Axonométrica	
Carpintería de ribera		Plano de contexto	
		Planta primer nivel	
04. <u>Caso de estudio y justificación</u>	24	08. <u>Bibliografía</u>	
Región de Aysén		09. <u>Anexos</u>	
Carpintería de ribera en la Región de Aysén			
Materialidad			
Herramientas			
Partes de una embarcación			
Proceso constructivo			
Los carpinteros, maestros o cultores			



CAPÍTULO 1

PRESENTACIÓN

Fig. 1, Fotografía embarcaciones. Fuente: Elaboración propia

Motivaciones

Las motivaciones e intereses para el planteamiento de este proyecto de título nacen de relatos familiares, de inquietudes sobre la vida en un contexto específico y de desafíos académicos.

He habitado la región de Aysén desde que tengo memoria, por lo tanto, desde pequeña he escuchado a mi familia hablar sobre sus historias de navegación en las aguas de Aysén, cómo se embarcaban en las barcas para alcanzar el resto de Chile a través de los fiordos patagónicos, como se iban de una isla a otra en bote de madera o cómo usaban las balsas para pasar de una ribera a la otra del río.

Sin embargo, los relatos mencionados no concuerdan con la imagen local en la actualidad, ya que, he sido testigo del deterioro de los paisajes fluviales de Puerto Aysén, afectando no sólo la escala material de la ciudad sino los elementos inmateriales que también construyen la imagen arquitectónica de la ciudad.

El haber migrado a la capital para formarme como profesional ha generado la necesidad de querer trasladar los conocimientos adquiridos en la universidad al territorio donde crecí, y junto con ello, volver a observar la ciudad con otros ojos.

Por lo tanto, el desarrollar el proyecto de título en la Puerto Aysén es una oportunidad para explorar y dar a conocer la importancia de recuperar la identidad local y de la conservación de su patrimonio cultural, proyectando los elementos del pasado en el presente y hacia el futuro.

Presentación del tema

Chile es un país de gran extensión territorial no solo en lo que respecta a la superficie terrestre, sino que también a la superficie que se enfrenta y encuentra en el agua: el maritorio.

Al sur austral del país en la región de Aysén, gran parte de su superficie está compuesta por el maritorio, conformado por una accidentada geografía de islas, archipiélagos, fiordos y canales que se extienden como venas en la superficie terrestre (Rodríguez, 2022, pág 27).

Es en ese contexto, en el que se desarrollan distintas formas y estilos de vida, donde el borde costero y las masas de agua no son un límite, configurando un espacio que no es únicamente para el desplazamiento, sino que también un espacio para el habitar.

La navegación es una forma de habitar que incorpora prácticas nómadas y se ha llevado a cabo en el maritorio del sur austral desde que los chonos habitaban ter(mar)ritorio. Es por lo anterior, que las comunidades desarrollaron técnicas de construcción para crear sus dispositivos de desplazamiento y habitación: las embarcaciones de madera.

Observar, practicar y repetir, es así como las técnicas constructivas para construir una embarcación han pasado de generación en generación, consolidando la carpintería de ribera como oficio fundamental para la práctica de la navegación. El proceso de construir y reparar embarcaciones de madera ha formado parte de la identidad de los pueblos que habitaron y habitan el sur austral, reconociendo el valor material de las embarcaciones como producto del oficio, pero reconociendo aún más el valor inmaterial que radica en el conocimiento de los cultores sobre la técnica y la transmisión de esos saberes de generación en generación.

Entender el valor inmaterial de un oficio, significa entender que la vulnerabilidad se encuentra en el mismo valor, ya que, la observación, la práctica y la oralidad son aspectos frágiles en el paso del tiempo. Por lo tanto, el trabajo desarrollado en el presente documento pretende poner atención en la vulnerabilidad de la carpintería de ribera como objeto patrimonial en un contexto de olvido de la relación con las formas de vida en el agua y de la pérdida de la identidad marítima, lacustre o fluvial preguntando ¿Cómo se salvaguarda el patrimonio cuando la inmaterialidad constituye una vulnerabilidad para su preservación?

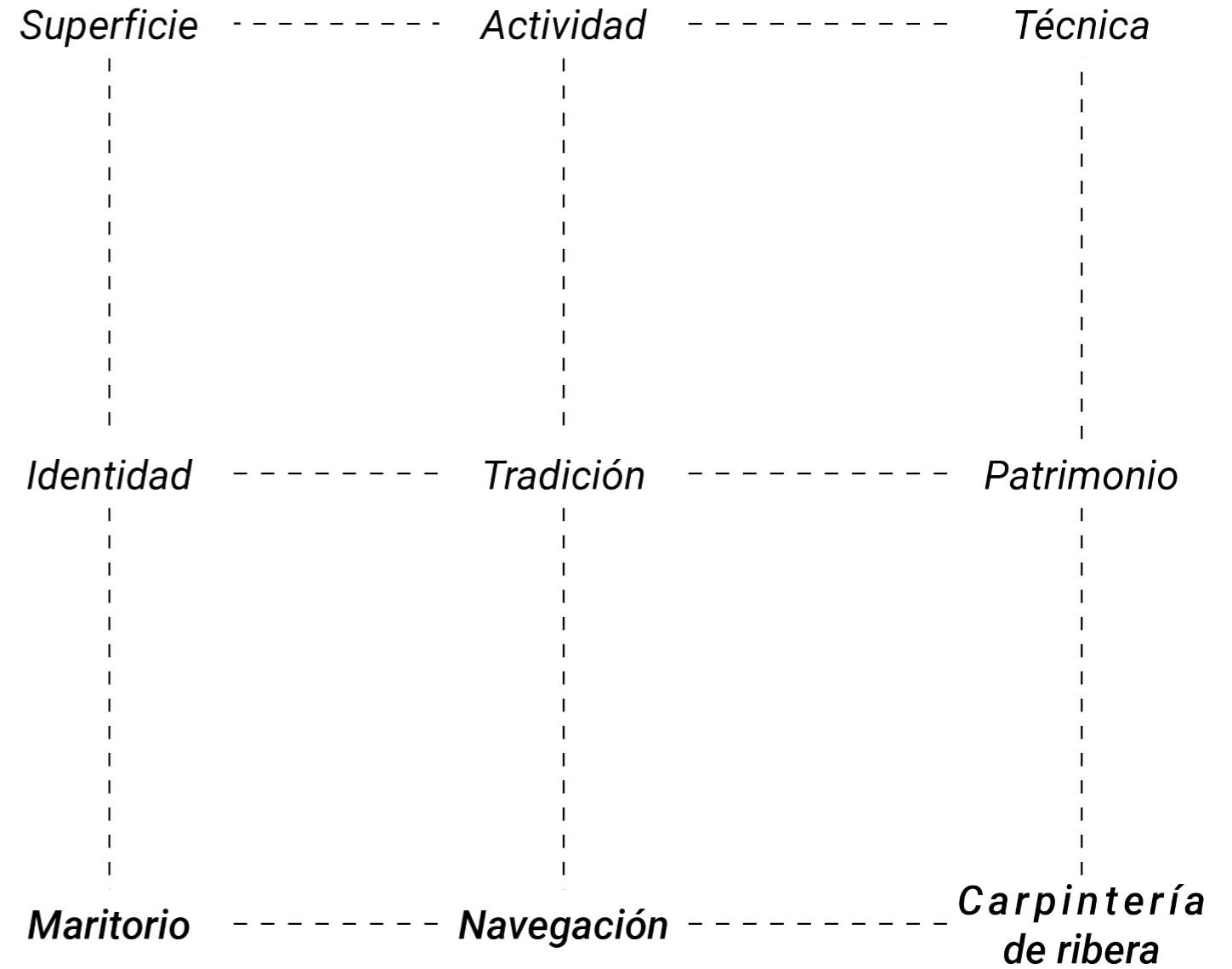


Fig. 2. Esquema de conceptos trabajados. Fuente: Elaboración propia

CAPÍTULO 2

PROBLEMÁTICA

Fig. 3. Fotografía embarcaciones Fuente: Elaboración propia

Problema arquitectónico

La conservación de la carpintería de ribera dentro de los tiempos actuales.

Hoy en día, las formas de habitar los cuerpos de agua han sufrido una variedad de cambios, afectando no solamente a la manera en la que los individuos se enfrentan al entorno, sino que también a la conservación de las tradiciones y del patrimonio que forma parte de ellos.

La navegación y las embarcaciones que surcaron los canales y fiordos australes fueron construyendo el maritorio (Álvarez, Ther-Ríos, Skewes, & Hidalgo, 2019, pág. 117), de manera que no es posible revisar la importancia de la carpintería de ribera como oficio que emplea una técnica constructiva para la creación y reparación de embarcaciones, sin tomar en cuenta su contexto territorial y la trayectoria de las actividades que la preceden.

Antiguamente, las poblaciones indígenas que habitaban el sur austral desarrollaban su vida de manera fluida entre el agua y tierra firme, siendo parte de sus actividades diarias, su sustento, su economía y su cultura de manera colectiva.

Sin embargo, tal como lo indica Álvarez et al., el panorama actual denota cómo las lógicas neoliberales que operan en el país, priorizando los intereses particulares sobre el maritorio a través de la extracción de recursos marinos, la instalación de industrias como las salmoneras que deterioran el paisaje y los avances tecnológicos como la masificación de las embarcaciones de fibra de vidrio (2019, pág 120) cambiaron la relación que se establecía entre los habitantes de estos territorios y su entorno, reconfigurando la identidad y la imagen local.

La distancia entre entorno acuático y sus

habitantes, origina el decaimiento de la navegación como actividad que fue parte del día a día de las comunidades, afectando el desarrollo de la carpintería de ribera, ya que, son cada vez menos las personas que conocen las técnicas constructivas para desarrollar este oficio.

En la misma línea, el distanciamiento de los habitantes con el maritorio ha generado el deterioro de los bordes costeros, entorpeciendo la incorporación de la carpintería de ribera dentro a la imagen local, muchas veces restándole valor social al oficio.

Sumado a lo anterior, las actuales condiciones de trabajo y la precariedad de los astilleros, se unen a la lista de amenazas que influyen en la pérdida de transmisión de saberes sobre la técnica constructiva para conservar el oficio de la carpintería de ribera, condenando al patrimonio cultural inmaterial a desaparecer.

Se propone generar respuestas arquitectónicas para visibilizar el valor cultural y patrimonial del oficio de la carpintería de ribera por medio de su reconocimiento como parte de la imagen local, para evitar la pérdida y el olvido de las técnicas que forman parte del oficio. Es así, como mediante la indagación de oportunidades programáticas y de la reincorporación de elementos que construyen la relación entre el maritorio-navegación-carpintería de ribera, se pretende la creación de un espacio para la conservación del patrimonio cultural inmaterial en el presente y el futuro vivo.

Pregunta de investigación

¿Cómo rescatar, conservar y proyectar a futuro el patrimonio cultural inmaterial a través de la reconstrucción de la identidad e imagen local?

Objetivos

General

Diseñar un espacio arquitectónico que cumpla la función de albergar y difundir las técnicas de la carpintería de ribera como parte del patrimonio cultural inmaterial, y que se incorpore a la ciudad de manera de consolidar la imagen e identidad local.

Específicos

Identificar los elementos que conforman la identidad e imagen local.

Explorar las opciones y oportunidades programáticas que permitan la conservación, sustento y difusión de la carpintería de ribera en el tiempo.

Reconocer el proceso constructivo del oficio, e identificar en formas tangibles para incorporarlo a la arquitectura local y vincularlo al territorio con el fin de generar un espacio de transición y comunicación entre la tierra y el agua.

Determinar un espacio de trabajo para mejorar las condiciones laborales de los carpinteros de ribera.

Promover la transmisión de las técnicas constructivas que conforman el oficio mediante la difusión del patrimonio cultural inmaterial.

Reconstrucción de la identidad e imagen local, a través del incentivo de las actividades relacionadas a los cuerpos de agua

Fig. 4. Esquema problemática. Fuente: Elaboración propia

CAPÍTULO 3

MARCO TEÓRICO

Fig. 5. Fotografía embarcaciones. Fuente: Elaboración propia

Para efectos de la construcción del argumento proyectual, se trabajará en base a una triada de conceptos, comenzando con el reconocimiento de un territorio o superficie (el maritorio), identificación de actividades que definen las formas de vida del territorio (la navegación) y, por último, el reconocimiento de las técnicas constructivas artesanales, oficio y patrimonio

(carpintería de ribera).

A continuación, se revisará a fondo cada uno de los conceptos mencionados y su importancia para el desarrollo de esta propuesta.

Maritorio

Chile posee 6.435 km de costa continental (Gobierno de Chile, s.f.), cifra que aumenta al incorporar la costa insular, generando una nueva superficie habitable llamada “maritorio”. Es por eso, que resulta interesante notar las dinámicas que se generan entre las comunidades y los distintos cuerpos de agua en la región.

Los primeros acercamientos al maritorio como concepto de territorio en su magnitud marítima se dan en la Escuela de Arquitectura y Diseño de la PUCV¹ en los 70’, donde se entiende como un territorio donde es posible habitar (Ivelic, 2005, pág.21). La imagen del territorio desde y hacia el mar hace referencia tanto al mar interior Chilote, como a los canales australes (Álvarez, Ther-Ríos, Skewes, & Hidalgo, 2019, pág. 116), sin embargo, es posible ampliar la mirada incluyendo otros cuerpos de agua.

Los antiguos habitantes de la zona austral establecían vínculos con el mar y su borde, portando a él los elementos de su cultura (Tamayo, 2011 en Álvarez, Ther-Ríos, Skewes, & Hidalgo, 2019, pág. 120), reafirmando la idea del maritorio como medio para transitar y desarrollar la vida (Brinck y Morales, 2007 en Rodríguez, 2022, pág. 28), y no como un límite ni para el desplazamiento ni para el habitar.

La identidad de una comunidad se conforma por elementos objetivos como la geografía, y subjetivos como las tradiciones que se dan en ella (Arévalo, 2004, pág. 933), por lo tanto, las dinámicas desarrolladas por las comunidades que reconocen los cuerpos de agua como parte del paisaje consolidan la identidad de un pueblo del maritorio.

No obstante, la identidad y las formas de vida del maritorio se ven amenazadas cuando crece el interés comercial de industrias salmoneras y extractoras de recursos del mar, lagos y ríos (Álvarez, Ther-Ríos, Skewes, & Hidalgo, 2019, pág. 117), generando un gran impacto en los paisajes del agua y en las comunidades que los habitan, siendo testigos de cómo se ha ido extinguiendo su identidad obligándolos a reinventarse y a luchar por sobrevivir en contextos donde prima el interés comercial particular por sobre el colectivo.

¹ Pontificia Universidad Católica de Valparaíso



Fig. 6. Fiordos de Aysén, parte del maritorio. Fuente: Fitzroy.cl



Fig. 7. Salmoneras en las aguas del maritorio. Fuente: elmostrador



Fig. 8. Esquema maritorio. Fuente: Elaboración propia

Navegación

“Nuestros instrumentos donde navegábamos eran nuestra vista, nuestros oídos y nuestra vista y el viento cómo iba y la mar como la llevábamos”

(Fermín Lepío en Rodríguez, 2022, pág. 109)

La vida en el maritorio ha dado origen a diversas actividades que se convierten en tradiciones, integrándose a la identidad de un lugar, como es el caso de la navegación en las aguas australes. Esta tradición es un vínculo con el pasado que perdura en el presente, pero que de igual forma es dinámica (Arévalo, 2004, pág. 926), ya que, sus elementos están en constante cambio y reinención.

Ortíz (1975) señala que las teorías del poblamiento de los archipiélagos australes sugieren que se llevaron a cabo a través del desplazamiento por el océano y los cuerpos de agua, gracias a la capacidad de navegación de las embarcaciones desarrolladas por los pueblos indígenas (pág. 565). Este concepto reafirma que el maritorio austral se construyó a través de la navegación, donde el agua no es un obstáculo, sino una continuidad del territorio para desplazarse y vivir (Osorio, 2022, pág. 2).

Para los antiguos habitantes del territorio austral, como los chonos, alacalufes y yahganes, la navegación y su conocimiento del maritorio fue fundamental para su desarrollo. Aunque se sabe poco sobre estos pueblos, sus embarcaciones, utilizadas principalmente como viviendas y transporte, han sido objeto de estudio y revelan su vida nómada en el mar (Ortíz-Troncoso, 1975, pág. 566).

Entre los siglos XVI y XIX, la llegada de europeos provocó cambios en la navegación, ya que fue un periodo de exploración de nuevas rutas en el maritorio. Esto impactó a los pueblos cazadores-recolectores, quienes tuvieron que

adaptarse a nuevos estilos de vida y tecnologías introducidas por los europeos (Osorio, 2022).

Las embarcaciones eran parte integral de la vida cotidiana en el litoral austral, utilizadas para desplazarse al continente, cazar en el bosque patagónico, pescar artesanalmente y recolectar recursos bentónicos. Sin embargo, la industrialización de la recolección/extracción de recursos acuáticos y la intervención de las salmoneras en la zona llevaron a muchos habitantes a abandonar la navegación artesanal para unirse a las empresas de pesca industrial (Rodríguez, 2022), modificando los modos y escalas de navegación de las comunidades australes.

Hoy en día, el paisaje del maritorio, el tejido social y las dinámicas artesanales han cedido espacio ante la industria, haciendo necesario buscar formas para conservar la práctica de la navegación artesanal por razones culturales, desarrollo local y vínculo comunitario en el maritorio (Saavedra, 2011 en Rodríguez, 2022, pág. 133).



Fig. 9. Antiguos habitantes navegando aguas australes. Fuente: Casiopea



Fig. 10. Ovinos en remolcador. Fuente: Servicio Nacional del Patrimonio Cultural



Fig. 11. Navegación en la laguna San Rafael. Fuente: Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

Patrimonio cultural inmaterial

El patrimonio es un concepto amplio y dinámico, ya que lo que se considera patrimonio puede ir variando, dependiendo de lo que una sociedad específica define. El patrimonio cultural es la selección de los elementos de la tradición de un pueblo, son los bienes que se transmiten de generación en generación (Arévalo, 2004, pág. 930), entendiendo que estos bienes pueden ser tangibles o intangibles.

El concepto de patrimonio cultural inmaterial ha sido definido por la UNESCO a través de la convención para su salvaguardia, hace referencia a los conocimientos y técnicas de una comunidad, y “es transmitido de generación en generación, es recreado constantemente por las comunidades y grupos en función de su entorno, su interacción con la naturaleza y su historia, infundiéndoles un sentimiento de identidad y continuidad (...)” (UNESCO, 2003, pág. 2).

El valor y la continuidad del patrimonio inmaterial a través del tiempo radica en las personas y comunidades, ya que ellos son los encargados de portar el conocimiento para que sobreviva ante la modernización y estandarización de los procesos en la actualidad (Arévalo, 2004, pág. 931), amenazas para la conservación del patrimonio en el tiempo que dejan al descubierto su fragilidad.

El reconocimiento social, la conservación y la puesta en valor, son parte de los grandes desafíos actuales del patrimonio inmaterial, y en relación con esto Arévalo (2004) indica que algunas formas de enfrentar estos desafíos pueden ser incentivar las expresiones del patrimonio en su contexto original o al otorgarle elementos materiales (pág. 932).

En Chile, siguiendo la línea de los programas para la salvaguardia del patrimonio inmaterial el SERPAT a través del SIGPA generó un registro que identifica los elementos del patrimonio

intangibles y a los cultores a lo largo del país, siendo un gran paso para tomar decisiones que permitan proyectar el patrimonio al futuro.

Carpintería de ribera

La carpintería de ribera es un oficio reconocido como parte del patrimonio cultural inmaterial de Chile, específicamente en las regiones de los Ríos, los Lagos, Aysén y Magallanes, y se refiere “al conjunto de prácticas y conocimientos destinados a la construcción, mantención y reparación de embarcaciones de madera (...)” (Servicio Nacional del Patrimonio Cultural & Universidad Austral de Chile, 2020, pág. 2).

La construcción de embarcaciones forma parte de las comunidades que se emplazan en los bordes de río, lago o mar, formando parte fundamental de sus actividades productivas y llevándolos a desarrollar técnicas constructivas para la navegación en los cuerpos de agua.

En las regiones del sur austral de Chile, los grupos cazadores y recolectores⁵ desarrollaron estilos de vida ligados completamente al agua y su navegación (Ortíz-Troncoso, 1975), causando que diseñaran sus propias embarcaciones. Se identifican tres tipos de embarcaciones, las canoas de corteza, las dalcas y la canoa monóxila, todas ellas construidas en base a madera, fibras naturales y con distintas técnicas (Osorio, 2022) que les permitieron surcar las aguas durante años.

La construcción de botes de madera ha mutado a lo largo del tiempo, y los procesos de colonización trajeron consigo nuevas técnicas, herramientas y saberes, destacando las técnicas de carpintería forjadas en Chiloé (Servicio Nacional del Patrimonio Cultural & Universidad Austral de Chile, 2020, pág. 66).

Tanto en los grupos indígenas de siglos atrás y

los carpinteros de ribera en tiempos actuales, se puede reconocer una dimensión arquitectónica en la construcción de embarcaciones de madera, ya que, se relaciona a las comunidades y a sus formas de habitar⁶, además del uso de materiales, técnicas de construcción y la necesidad de infraestructura (Rodríguez, 2022).

Las técnicas y el proceso constructivo del oficio son transmitidas a través de la observación y la práctica compartida entre el aprendiz y el maestro carpintero (Servicio Nacional del Patrimonio Cultural & Universidad Austral de Chile, 2020) donde el astillero⁷ se posiciona como un lugar donde se forjan relaciones y de formación de conocimientos mediante la oralidad y la práctica (Sennet, 2008).

Actualmente, se reconocen una serie de problemáticas que dificultan la conservación del oficio, asociadas con aspectos sociales (falta de valorización y bajo nivel de recambio generacional) y aspectos espaciales (dificultad en el uso del borde costero y precariedad de los espacios de trabajo) (Rodríguez, 2022) (Servicio Nacional del Patrimonio Cultural & Universidad Austral de Chile, 2020). Sumado a esto, la pérdida de las tradiciones de navegación y uso colectivo del maritorio afectan la demanda de embarcaciones, lo que finalmente lleva a vulnerabilidad en la que se encuentra la carpintería de ribera en el Chile actual.



Fig. 12. Carpintería de ribera de las Guaitecas. Fuente: Joaquín Godoy



Fig. 13. Carpintería de ribera de las Guaitecas. Fuente: Universidad Austral de Chile

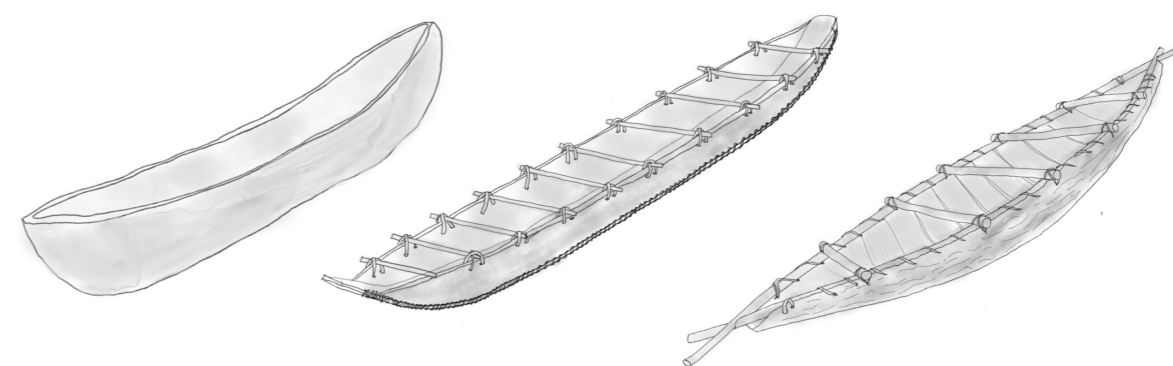


Fig. 14. Canoa monóxila, dalka y canoa de corteza. Fuente: Elaboración propia

⁵ Los Chonos que habitaron desde las islas Guaitecas hasta el Golfo de Penas, los Alakalufes o Qawáshqar que ocuparon la zona entre el Golfo de Penas y el canal Cockburn en Tierra del Fuego, y los Yámanas o Yahganes que habitaron el litoral de las islas entre el canal Beagle y el Cabo de Hornos (Ortíz-Troncoso, 1975, pág. 566).

⁶ Para las comunidades australes, la embarcación no era únicamente un dispositivo para el desplazamiento, sino que funcionaba además como unidad habitacional cuando se llevaban a cabo los largos periodos en el mar para la realización de distintas faenas (recolección de madera, caza, pesca o extracción de mariscos) (Rodríguez, 2022, pág. 105).

⁷ Taller o espacio de trabajo en el que se lleva a cabo la construcción de una embarcación.



CAPÍTULO 4

CASO DE ESTUDIO Y JUSTIFICACIÓN

Fig. 15. Fotografía. Fuente: Elaboración propia

Considerando lo evidenciado en las motivaciones del presente documento y que el elemento central de proyecto es la carpintería de ribera, se inicia la investigación enfocándose en la práctica de este oficio en el territorio de la Región de Aysén de manera general. Posteriormente y con apoyo de los documentos

“Carpintería de ribera en la región de Aysén” desarrollado por la Universidad Austral y del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, y otros artículos pertinentes, se identifican las particularidades para caracterizar el oficio en la región y finalmente, acotar el caso de estudio a una localidad en específico.

Región de Aysén

La región de Aysén se encuentra ubicada en el sur austral del territorio nacional, entre la latitud 48°36'S y 56°30'S, y entre el meridiano 71°06'O y las aguas del océano Pacífico.

La región representa un 14,3% de la superficie nacional, posicionándola como la tercera región más grande de Chile y tiene una población de 103.158 habitantes según el CENSO del 2017, por lo tanto, tiene una densidad de 0,95 habitantes por km².

La región posee un 35% de los bosques nativos nacionales, siendo el mayor sistema de áreas silvestres protegidas. Por otro lado, reúne el 35,5% del total de los recursos hídricos con una gran reserva de agua dulce, donde los principales ríos que forman su hidrografía son los ríos Palena, Baker, Aysén, Bravo y Pascua, y posee aproximadamente 20.000 km de borde costero.

Se caracteriza por su geografía accidentada en donde islas, archipiélagos, fiordos y canales constituyen una ecología sorprendente en donde la cordillera de los Andes se hunde en el mar en sus partes más bajas y en sus picos se constituyen islas de baja altura, que se extienden desde el archipiélago de las Guaitecas hasta la península del Taitao. (Rodríguez, 2022, pág. 27)

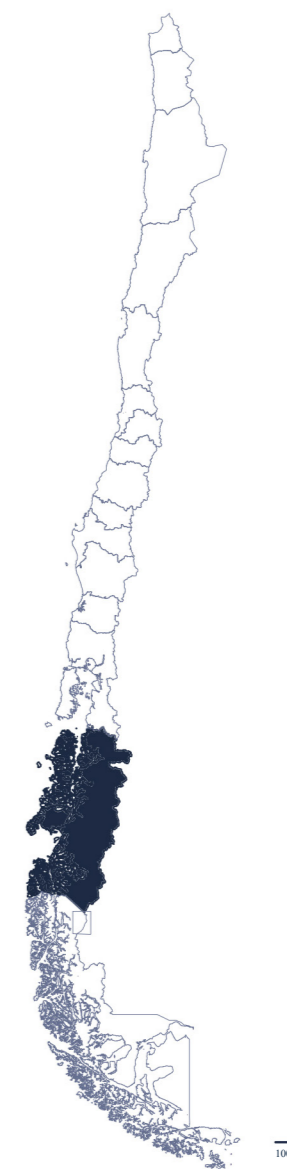


Fig. 16. Esquema Chile. Fuente: Elaboración propia

Carpintería de ribera en la Región de Aysén

A partir de los ámbitos definidos en la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial, se identifica la carpintería de ribera en la región de Aysén como parte de los “conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo” y las “técnicas artesanales tradicionales” (UNESCO, 2003).

Además, con base a lo expuesto en los capítulos anteriores se tiene constancia de que el oficio ha existido en la región desde los inicios de su población, por lo tanto, existen aspectos que lo hacen particular como área de estudio y que se identificarán a continuación.

Materialidad

“Era puro ciprés, en esos años era puro ciprés, la quilla solamente era, la quilla, la roda eran de otro material. De tenío, canelo, podría ser, pero el resto era puro ciprés, nadie permitía que le pongan otro tipo de madera. Porque en esos años había bastante ciprés.”

(Luis Barrientos de Puerto Aysén en (Servicio Nacional del Patrimonio Cultural & Universidad Austral de Chile, 2020, pág. 83)

La materialidad de la embarcación, o sea el tipo de madera utilizada, es uno de los aspectos que más relaciona a la práctica del oficio con el entorno y el contexto regional, ya que, se valora el uso de maderas como:

- Ciprés de las Guaitecas (*Pilgerodendron uviferum*)
- Tineo (*Weinmannia trichosperma*)
- Mañío Seco (*Saxegothaea conspicua* y *Podocarpus nubigenus*)
- Coigüe común (*Nothofagus dombeyi*)

Pie de página

- Coigüe de Magallanes (*Nothofagus betuloides*)
- Tepa (*Laureliopsis philippiana*)
- Ciruelillo (*Embothrium coccineum*)
- Canelo (*Drimys winteri*)

Sin embargo, debido a la escasez de algunas especies, algunos carpinteros indican que pueden otro tipo de madera pero que no tienen las mismas características estéticas o de calidad que las nombradas anteriormente:

- Pino oregón (*Pseudotsuga menziesii*)
- Eucaliptus (*Eucalyptus* sp.)

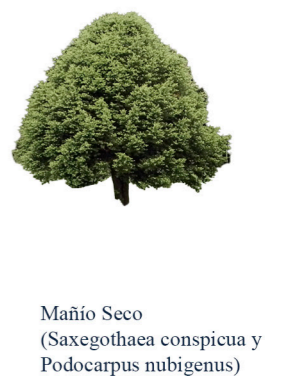


Fig. 17. Tipos de madera utilizadas en la construcción de una embarcación. Fuente:Elaboración propia

Carpintería de ribera en la Región de Aysén

Herramientas

Las herramientas empleadas en las distintas fases de la construcción se relacionan con los conocimientos que se adquieren a través de la transmisión del oficio, pero también con el resto de la vida en la región, ya que, algunas herramientas también eran utilizadas para la construcción de otros artefactos o de viviendas.

En primera instancia, las herramientas usadas por los carpinteros eran únicamente manuales, lo que requería mayor precisión en su uso debido a la falta de acceso completo a electricidad en algunas localidades (Rodríguez, 2022, pág. 84). Sin embargo, la llegada de nuevas tecnologías influyó en la labor de los carpinteros de ribera al facilitar parte del proceso constructivo.

Algunas de las herramientas empleadas en la construcción de embarcaciones son:

Hacha



Galorpa



Serrucho



Barreno



Martillo



Motosierra



Taladro



Esmeril angular



Calafatero



Combo



Tubo de acero y cocido



Escuadra



Formón



Fig. 18. Herramientas utilizadas en la construcción de una embarcación. Fuente:Elaboración propia en base a Castillo, C. (2023). La carpintería de ribera en la Región de Aysén a través de las colecciones de su museo regional. (S. N. Subdirección de Investigación, Ed.)

Carpintería de ribera en la Región de Aysén

Partes de una embarcación

“(…) la eslora [largo], la manga [ancho] y el puntal [alto] son la base de una embarcación. Las plantillas eran hechas por cada carpintero de ribera y de ello dependía la elaboración de un tipo de embarcación. Yo he hecho lanchas, botes y chalupas. De 14 metros de largo hacia abajo he trabajado. Yo estoy como 25 años viviendo acá, y tengo una hermana viviendo en Puerto Aguirre.”

(Miguel Villarroel Hernández en (Castillo, 2023, pág. 2).

Las partes de una embarcación y los nombres que se le asignan a cada una también forma parte de la transmisión de conocimientos del oficio de generación en generación, debido a que estos han sido inalterables con el paso del tiempo. Por lo tanto, la denominación de las partes a través de la oralidad es también un hilo conector con el pasado.

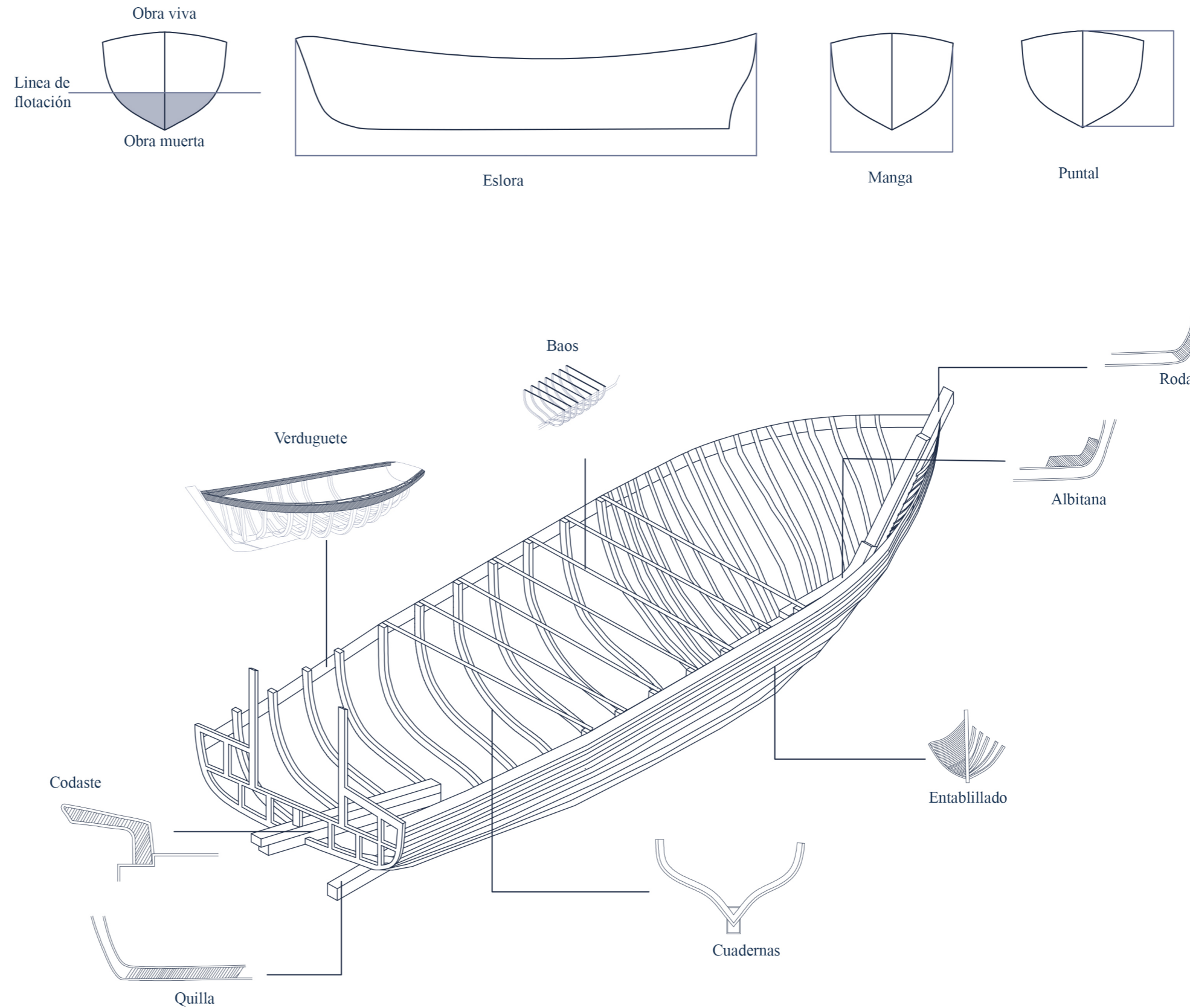


Fig. 19. Partes de una embarcación. Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de Bravo Faundez, A. (2016) Albitana, línea de mobiliario basada en la carpintería de ribera chilota pag.64-65

Carpintería de ribera en la Región de Aysén

Proceso constructivo

Con respecto al proceso o ciclo productivo de una embarcación, se puede identificar la construcción de una embarcación desde cero o la reparación, donde actualmente la reparación es una práctica más común por la escasez de demanda de embarcaciones (Servicio Nacional del Patrimonio Cultural & Universidad Austral de Chile, 2020).

En el ciclo productivo se lleva a cabo en el astillero, ya que, dotar de infraestructura al oficio ayuda a hacer eficiente el trabajo al cuidar los materiales y a los mismos cultores a resguardarse del particular clima regional.

Previa

1. El proceso de fabricación comienza con el pedido de la embarcación, donde el cliente expresa el uso que le dará a la embarcación para que el carpintero defina las dimensiones, y luego se ponen de acuerdo sobre la forma de abastecimiento de la madera.

2. La madera necesita un tiempo de secado para ser usada, por lo tanto, desde que se obtiene la materia prima es necesario almacenarla de manera de favorecer su secado para comenzar su tratamiento.

Construcción estructura

3. Se elabora y une la estructura principal: Quilla, roda y codaste.

4. Se posicionan las maestras para dar forma a la embarcación. Luego comienza el proceso de encuadernado,

que consiste en el cocido de las cuadernas ya elaboradas para lograr la curvatura de las piezas.

5. Posteriormente se lleva a cabo el proceso de entablado, que implica la postura y prensado de las tablas horizontales previamente cocidas.

6. Se construyen los bancos o asientos.

Estopado y sellado

7. Se cortan los pedazos sobrantes y se lija la superficie para emparejar la estructura.

8. Se lleva a cabo la impermeabilización o calafateo de la embarcación, que comprende el añadir estopa entre las tablas.

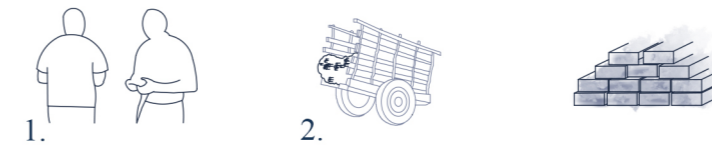
Terminaciones

9. Se añaden dos capas de pintura para proteger la embarcación, darle mayor impermeabilidad y evitar la incrustación de organismos debajo de la línea de flotación.

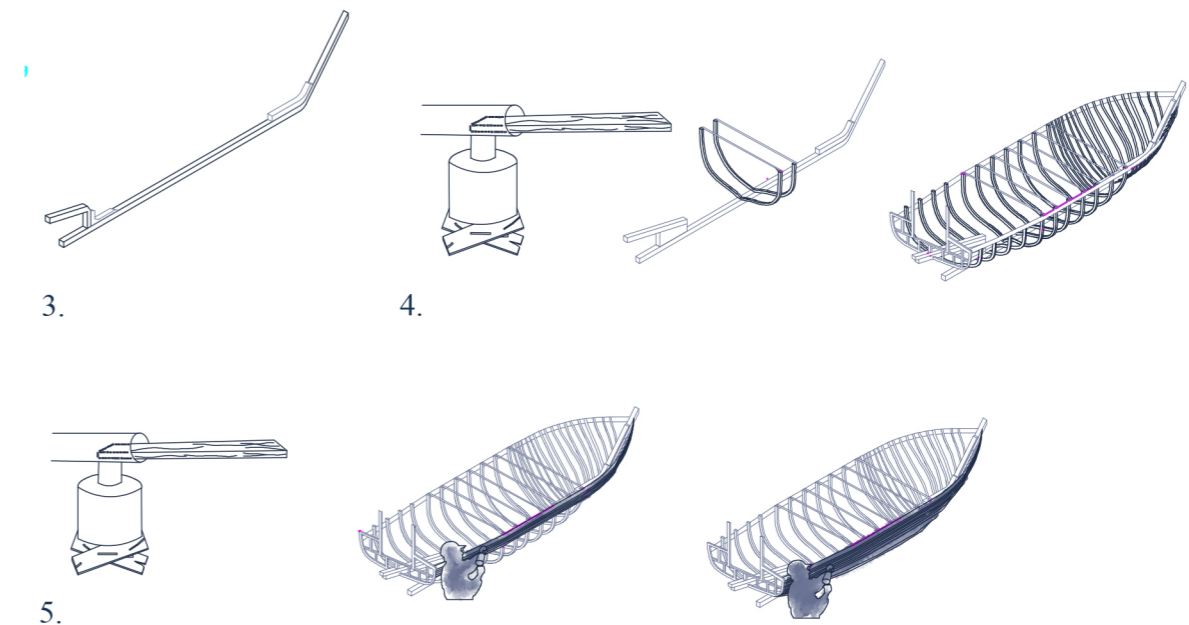
Post

10. Una vez lista para navegar, se realiza la entrega de la embarcación y la bota al agua.

Previa



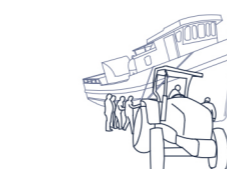
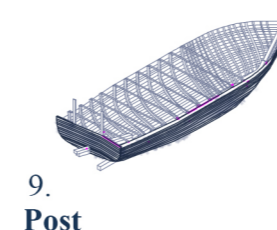
Construcción estructura



Estopado y sellado



Terminaciones



Post

⁹ Universidad Austral de Chile

¹⁰ Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

Fig. 20. Ciclo productivo. Fuente: Elaboración propia en base al trabajo de Bravo Faundez, A. (2016) Albitana, línea de mobiliario basada en la carpintería de ribera chilota pag.64-65

Carpintería de ribera en la Región de Aysén

Los carpinteros, los maestros, los cultores

Los carpinteros, maestros o constructores de ribera son las personas con conocimiento especializado para la construcción y reparación de embarcaciones de madera.

En el ámbito del patrimonio cultural inmaterial, se les denomina cultores, ya que son los portadores de las técnicas y conocimientos sobre el oficio, y quienes lo mantienen vivo en el tiempo al buscar su transmisión de generación en generación a través de la práctica y la observación (Servicio Nacional del Patrimonio Cultural & Universidad Austral de Chile, 2020).

La UACH⁹ y el SERPAT¹⁰ (2020) identificaron a los maestros de ribera como cultores en 11 localidades de la región, emplazados principalmente en las provincias litorales de Aysén y Capitán Prat, y en menor cantidad en el sector del lago General Carrera. Sin embargo, a pesar de estar distribuidos en la región, estos mantienen características que los identifican como parte de una comunidad.

Para elegir un caso de estudio en específico, se propone seleccionar una localidad para tratar las problemáticas específicas de un grupo de cultores. Además, se debe tener en cuenta el nivel de cohesión entre los cultores, suponiendo que esto incentiva la conservación del patrimonio cultural inmaterial al tener mayor impacto.

De las 11 localidades mencionadas anteriormente, se decide seleccionar la localidad de Puerto Aysén como caso de estudio, ya que, es la única localidad donde existe un grupo organizado como sindicato. Lo mencionado, genera una serie de oportunidades al momento de plantear un proyecto, como formas cooperativas de administrar un espacio,

colaboración entre los distintos carpinteros de ribera, la visibilidad del patrimonio inmaterial ante el resto de la comunidad local, y el impacto de funcionar como un cultor colectivo para resolver las demandas y problemáticas asociadas al oficio en Pto. Aysén.

Por último, Puerto Aysén posee características tales como, ser la más poblada de las localidades estudiadas y el estar emplazada en las riberas del río Aysén, lo que generan mayor interés en el caso de estudio.

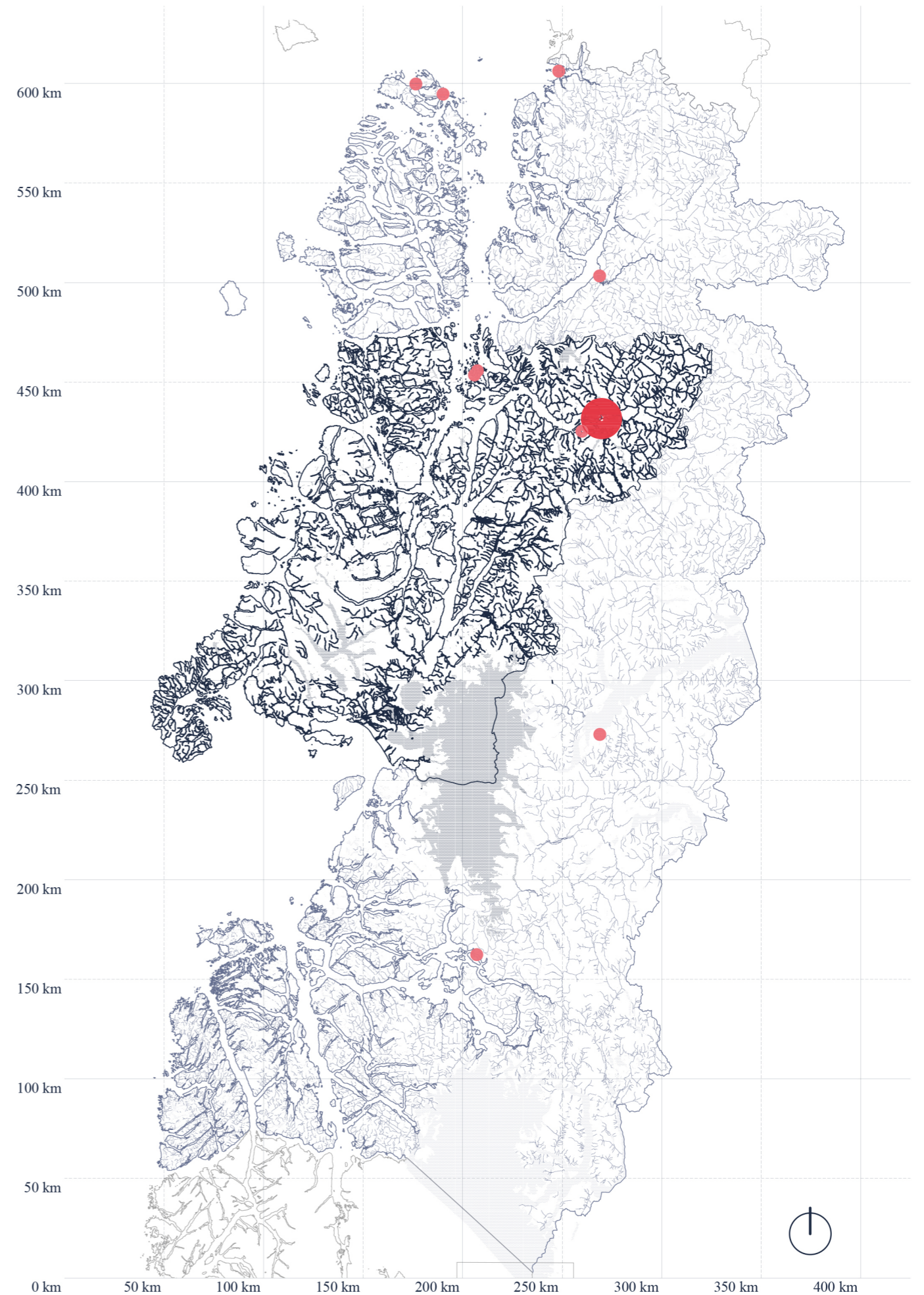
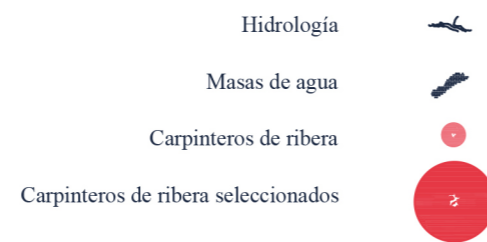


Fig. 21. Carpinteros de ribera en la Región de Aysén. Elaboración propia

⁹ Universidad Austral de Chile

¹⁰ Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

CAPÍTULO 5

LOCALIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Fig. 22. Fotografía, Fuente: Elaboración propia

Puerto Aysén

“Pasada la Isla Grande de Chiloé y sin apartarse ni un milímetro del recto Canal Moraleda (ese valle longitudinal hundido), para no perderse entre los laberintos de islas islotes y canales, al final de éste se encontrará repentinamente con el Fiordo o Seno Aysén que se interna hacia tierra firme hasta toparse con la desembocadura del río del mismo nombre.”

(Fuchslocher, 2008, pág. 11)

Puerto Aysén es la ciudad principal de la comuna de Aysén. Geográficamente se ubica en las riberas del río Aysén a aproximadamente 12 km de la desembocadura, específicamente entre los 45° y 46° latitud sur, y los 73° y 72° longitud oeste. (Fuchslocher, 2008).

Pto. Aysén posee un clima frío oceánico, caracterizado por las altas precipitaciones, los fuertes vientos del oeste y la alta humedad. Presenta una temperatura media de 11,4°C y las precipitaciones registradas en Puerto Aysén alcanzan los 2940 mm anuales (Senado y Cámara de Diputados y Diputadas de Chile, 2023) lo que genera la existencia de una gran cantidad de vegetación.

Reseña histórica

La localidad de Puerto Aysén y la región en general, es uno de los territorios colonizados más recientemente, denominado como “tierra de nadie” hasta finales del siglo XIX (San Juan, 2018).

“Muchos chilotes, sobre todo a partir de los años 20, vieron en las islas, costas y tierra firme deshabitados más al sur de las islas un hábitat y una nueva fuente de actividades diversas: pescas, madera, ganadería, esquila, comercio, más tarde incluso carbón y petróleo de más al sur.” (Fuchslocher, 2008, pág. 58)

La colonización del territorio comienza a inicios del 1900 a través de distintas vías. Se puede reconocer a los colonos chilenos que ingresaron por el límite con Argentina, los colonos que llegaron junto con las compañías de concesión de terrenos (Ibar, 1973) y los colonos que llegaron a poblar el territorio de manera particular, como muchos pobladores provenientes de Chiloé (Fuchslocher, 2008).

“El chilote nos trajo su hablar tradicional, su vestimenta, sus líneas arquitectónicas en madera, su vocación de nómadas del mar, su concepto de familia, su ruralidad y su pesca, su trabajo artesanal y familiar, sus costumbres, su hospitalidad, su adaptabilidad, su folklore, su mitología, su doble “militancia” en el mar y en la tierra indistintamente, (...), sus “casas que nadan” y sus “casas brujas” (Fuchslocher, 2008, pág. 66)

El municipio de Aysén fue fundado en 1928, lo que posicionó a la ciudad como la puerta de entrada principal de la región y siendo el principal puerto de cabotaje (San Juan, 2018). Los muelles de la ciudad se presentan como elementos principales como centro de distribución ganadera, forestal y comercial,

además de ser un punto de arribo de pasajeros. (Fuchslocher, 2008).

En la década del 40’ se comenzó a advertir el colapso del puerto debido a las crecidas del río y los sedimentos arrastrados por este. A pesar de que la actividad de navegación siguió con gran flujo, en la década del 60’ la construcción del puente Presidente Ibáñez y el embancamiento del río provocó que se tomara la decisión de trasladar el puerto principal a Puerto Chacabuco (San Juan, 2018) generando el decaimiento de la ciudad como ciudad de puerto fluvial.

Actualmente, la actividad de navegación en la localidad se lleva a cabo en pequeñas embarcaciones para la pesca, el turismo y en menor medida, el deporte.

“El río, el puerto, el muelle y los vapores entrando y saliendo nos evocan estampas que se han quedado para siempre en nuestras retinas.” (Fuchslocher, 2008, pág. 28)



Fig. 23. Muelle Puerto Aysén. Fuente: Unidad de Patrimonio Histórico de Aysén



Fig. 24. Muelle Puerto Aysén. Fuente: Unidad de Patrimonio Histórico de Aysén



Fig. 25. Muelle Puerto Aysén. Fuente: Unidad de Patrimonio Histórico de Aysén

Elementos identitarios de la localidad

Al ser una ciudad fluvial y tomando en cuenta los datos históricos del lugar, se pueden reconocer ciertos elementos materiales que caracterizan el territorio.

el río



el puente



los muelles



los botes vivos



los botes muertos



los cabos



las texturas



Fig. 26. Esquema de elementos identitarios de Puerto Aysén. Elaboración propia

Puerto Aysén

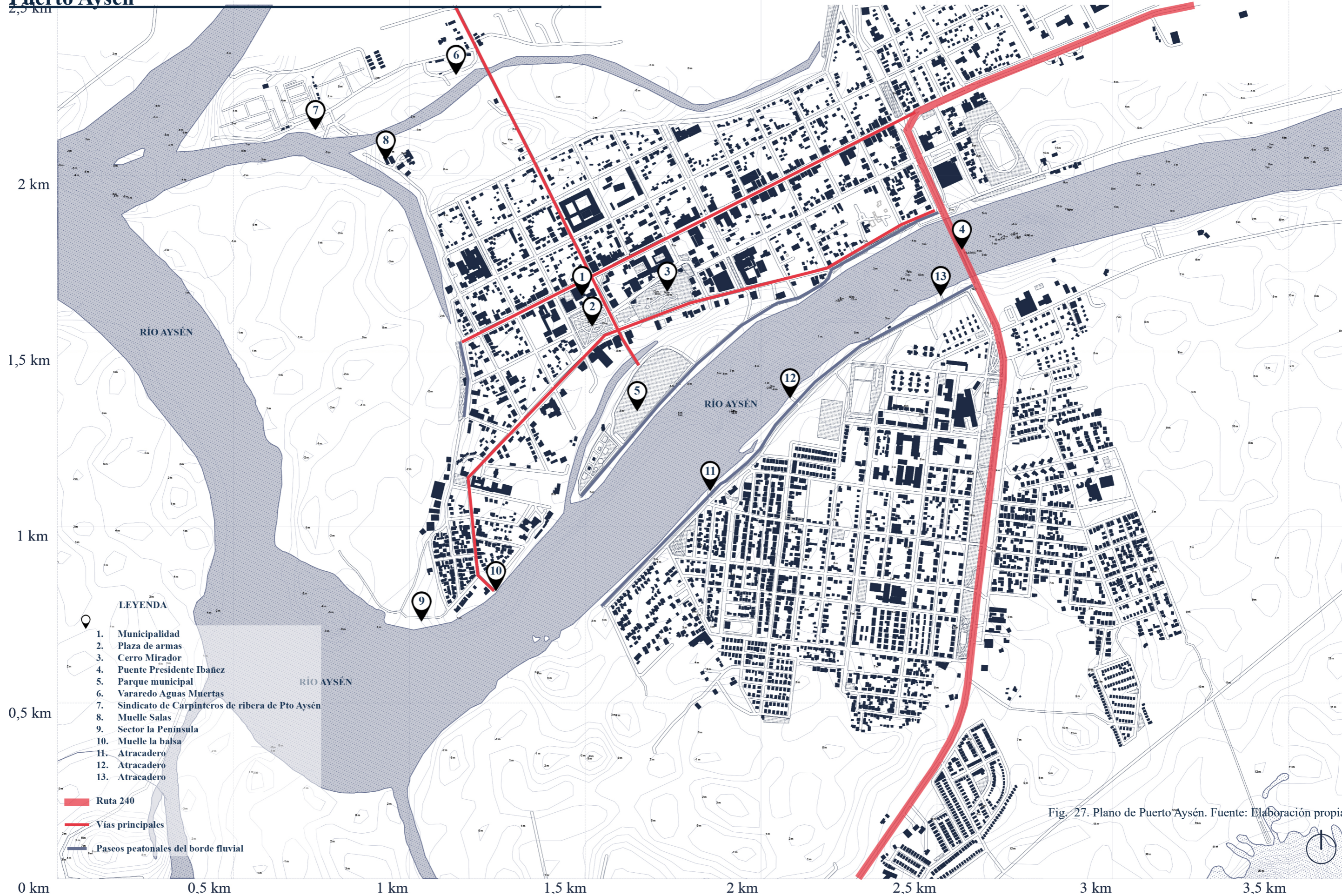


Fig. 27. Plano de Puerto Aysén. Fuente: Elaboración propia

Emplazamiento

Los cultores organizados en el Sindicato de Carpinteros de Ribera de Puerto Aysén, se emplazan en un terreno en el sector Aguas Muertas de la localidad. El terreno es municipal, sin embargo, fue entregado en comodato al Sindicato para poder tener un espacio colectivo para el desarrollo del oficio.

No obstante lo anterior, al analizar el espacio actual, se puede dar cuenta que cuentan con infraestructura precaria para el desarrollo de las labores del oficio, haciendo necesario mejorar las condiciones.

Por otro lado, el terreno se emplaza en un lugar alejado del centro de la ciudad y que no dialoga con el borde fluvial del río Aysén, por lo que se plantea reubicar el terreno a un espacio que cumpla con los siguientes requerimientos:

- En la ribera principal del río
- De posibilidad para generar una continuidad en el borde fluvial
- Que se relacione con elementos identitarios de la localidad.

Por lo tanto, se propone reubicar el espacio de trabajo de los carpinteros de ribera al sector la Península, ya que, se relaciona directamente con el borde fluvial al consolidar la infraestructura en la ribera del río. El sector La Península, está bien conectado al centro de la ciudad y a barrios históricos que se relacionan con la historia de la navegación en Puerto Aysén.

Por último, es necesario mencionar que el nuevo emplazamiento da la posibilidad de visibilizar el oficio tanto al resto de la comunidad local como a los turistas que llegan a la región, debido a que se ubica como un remate del borderío y se admira desde distintos lugares de la ciudad.



Fig. 28. Fotografía de terreno actual del Sindicato de Carpinteros de ribera de Puerto Aysén. Fuente: Elaboración propia



Fig. 29. Fotografía de terreno propuesto para la reubicación. Fuente: Elaboración propia



Fig. 30. Fotografía de terreno propuesto para la reubicación. Fuente: Elaboración propia

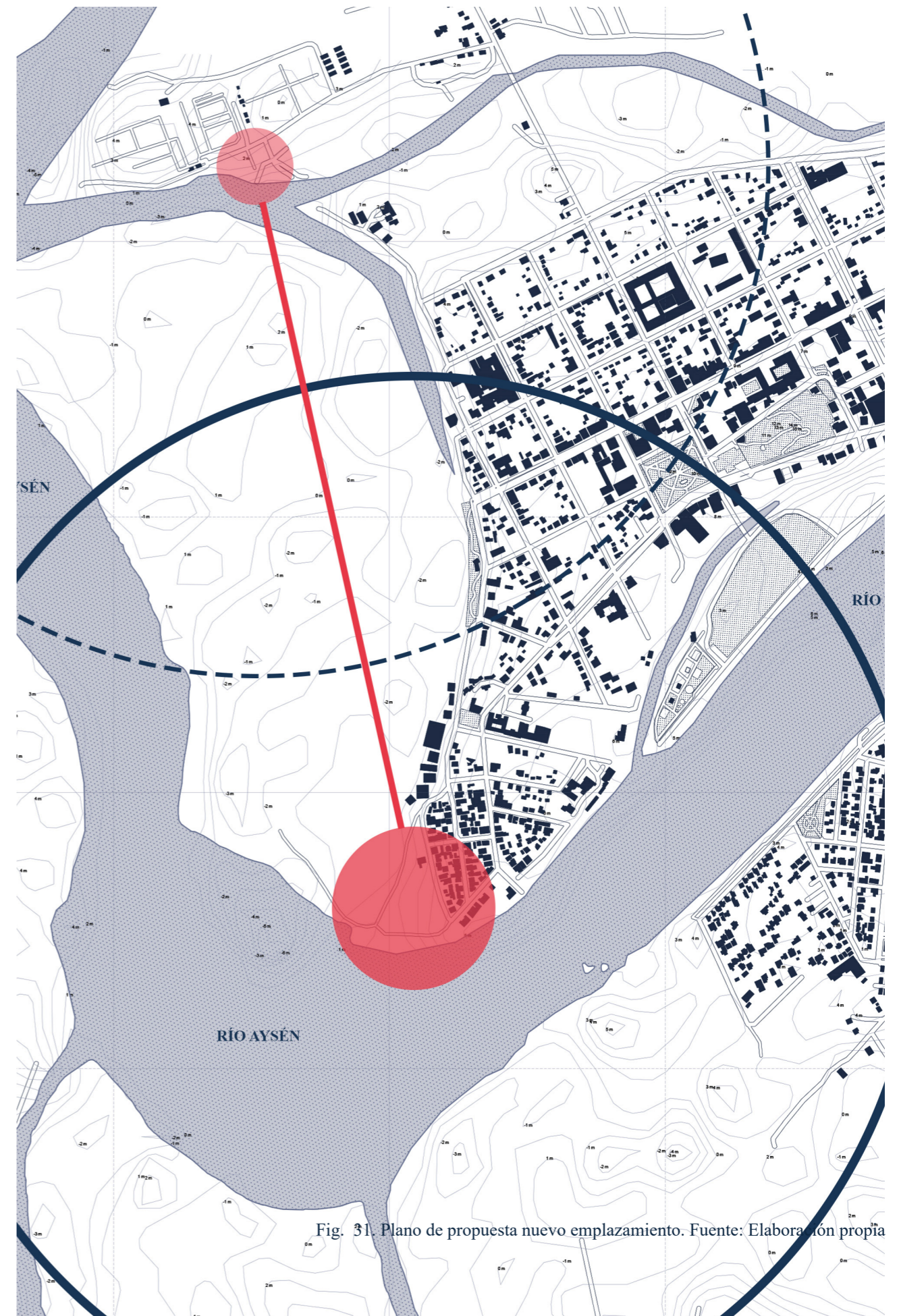


Fig. 31. Plano de propuesta nuevo emplazamiento. Fuente: Elaboración propia

CAPÍTULO 6

PROPUESTA PROGRAMÁTICA

Fig. 32. Fotografía. Fuente: Elaboración propia

Planteamiento

En base a los antecedentes recabados y expuestos en el presente documento, el proyecto se fundamenta en base a la vulnerabilidad en la que se encuentra la carpintería de ribera como parte del patrimonio cultural inmaterial y las problemáticas que amenazan su proyección a futuro por la falta de condiciones mínimas y la falta de formación de nuevos carpinteros. La condición inmaterial del oficio crea complejidades para su conservación, por lo que es necesario plantear arquitectura con sus usos y funciones para poder fortalecer la existencia de la carpintería de ribera, incentivar la renovación de carpinteros a través de la enseñanza y reconocer socialmente el oficio como elemento identitario local.

Destino

El proyecto busca responder a las problemáticas a través de la arquitectura a tres grupos específicos y con un orden de prioridad en específico. Debido a que el punto de inicio de este proyecto tiene relación con el oficio de la carpintería de ribera, se plantea como principal usuario al Sindicato de carpinteros de ribera de Puerto Aysén, ya que, es a través de este grupo que se mantiene vivo el patrimonio. En segundo lugar, la comunidad local que esté interesada en aprender las técnicas y conocimientos para generar un recambio generacional a través de la transmisión del oficio. Por último, se pretende que el proyecto constituya un hito para Puerto Aysén, por lo tanto, está orientado a los turistas que permanezcan o transiten por la localidad.

Usuarios

El proyecto busca responder a las problemáticas a través de la arquitectura a tres grupos específicos y con un orden de prioridad en

específico. Debido a que el punto de inicio de este proyecto tiene relación con el oficio de la carpintería de ribera, se plantea como principal usuario al Sindicato de carpinteros de ribera de Puerto Aysén, ya que, es a través de este grupo que se mantiene vivo el patrimonio. En segundo lugar, la comunidad local que esté interesada en aprender las técnicas y conocimientos para generar un recambio generacional a través de la transmisión del oficio. Por último, se pretende que el proyecto constituya un hito para Puerto Aysén, por lo tanto, está orientado a los turistas que permanezcan o transiten por la localidad.

Programa

Área Astillero

Acceso
Almacenaje de madera
Zona de dimensión y trazado
Zona de cocido y curvatura
Zona de estopado y sellado
Zona de pintura y terminaciones
Zona de armado
Zona de reparación
Acceso embarcaciones
Zona de logística

Área de enseñanza

Acceso
Taller de prototipos
Taller de plantillas
Taller de dibujos
Zona de exposición

Área administrativa y servicios

Sala de reuniones de Sindicato
Oficina de pedidos
Oficina administración enseñanza
Baños y camarines área productiva
Baños y camarines área enseñanza

Área de vinculación

Cocinería
Comedor
Mirador multiusos

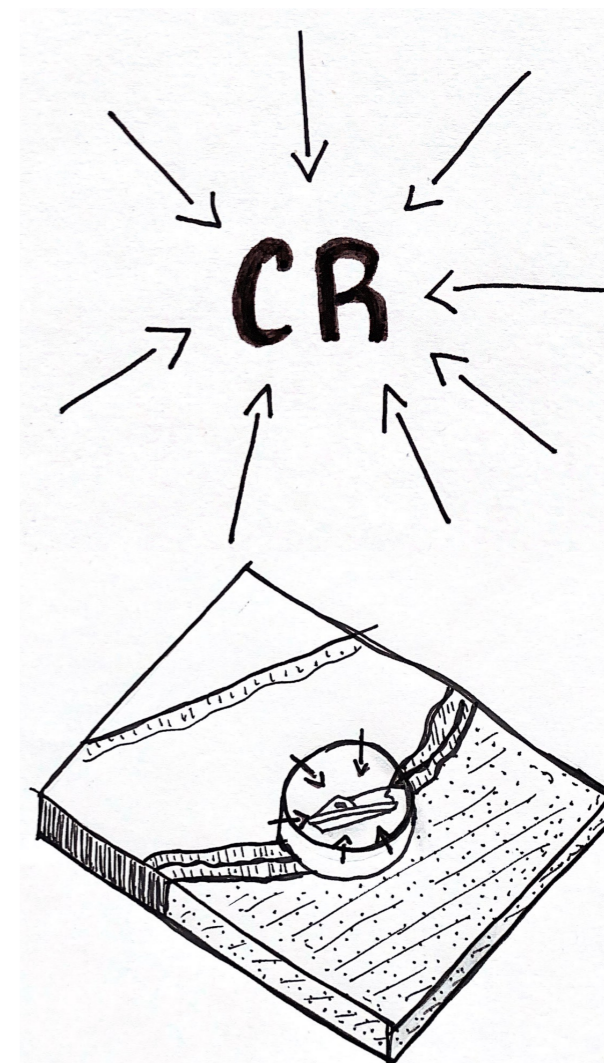
CAPÍTULO 7

PROPUESTA DE PROYECTO

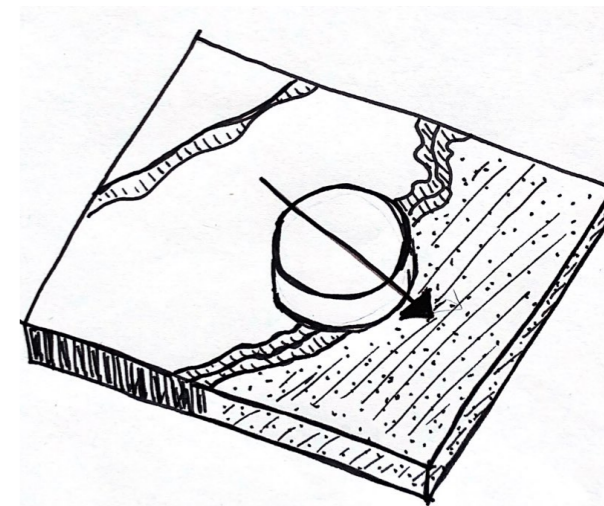
Fig. 34. Fotografía. Fuente: Elaboración propia

Estrategias de diseño

Dar prioridad en el proyecto al desarrollo de la carpintería de ribera para conservar y revalorizar el patrimonio cultural inmaterial, definiéndolo como el corazón del proyecto. Por lo tanto, se decide ocupar la circunferencia como geometría inicial.

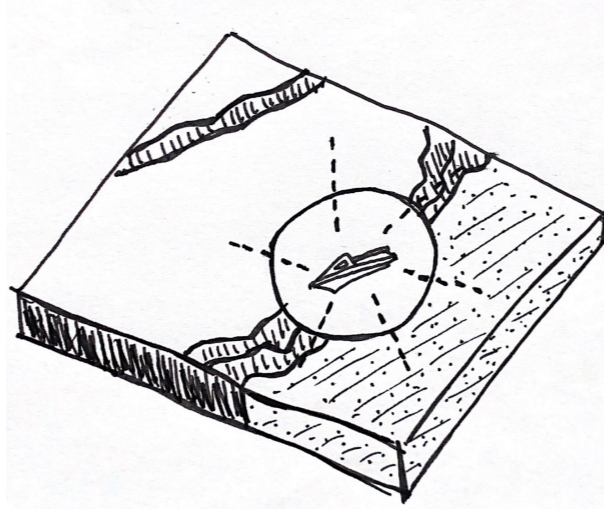


Se define un volumen circular y se posiciona en el borde fluvial con el fin de vincular el territorio y el maritorio de Puerto Aysén, dándole al proyecto la característica de edificio anfibio.

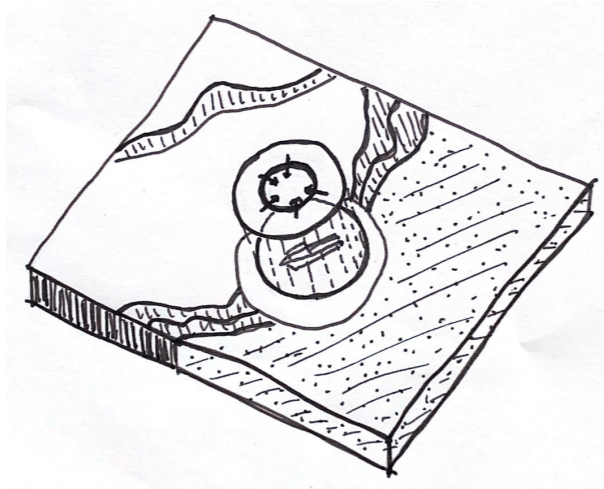


Estrategias de diseño

Se divide la circunferencia de forma radial para ubicar el programa productivo, siguiendo la lógica del ciclo productivo del oficio y dejando la zona de armado de embarcaciones al centro.



Se crea un segundo plano con un vacío en el centro con el fin de posicionar el programa educativo sobre el astillero, de manera de incentivar la transmisión del oficio.



Se crea un espacio que rodea al astillero en el primer plano para poder generar espacio público dentro del proyecto.

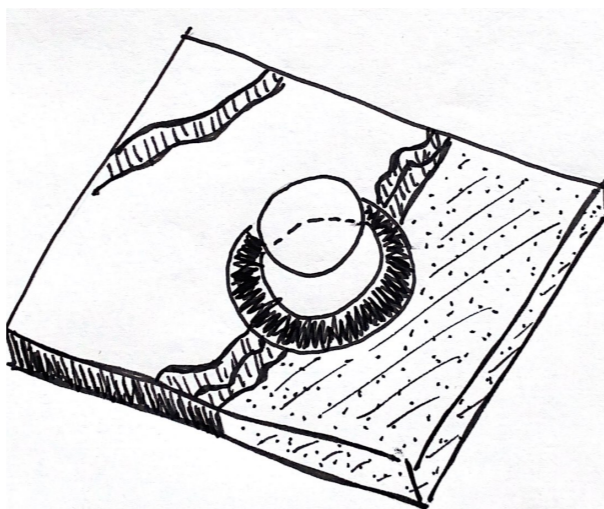


Fig. 35,36,37,38, 39 y 40. Esquemas de estrategias de diseño. Fuente: Elaboración propia

Axonométrica

Cubierta

Tijerales

Muros

Losa

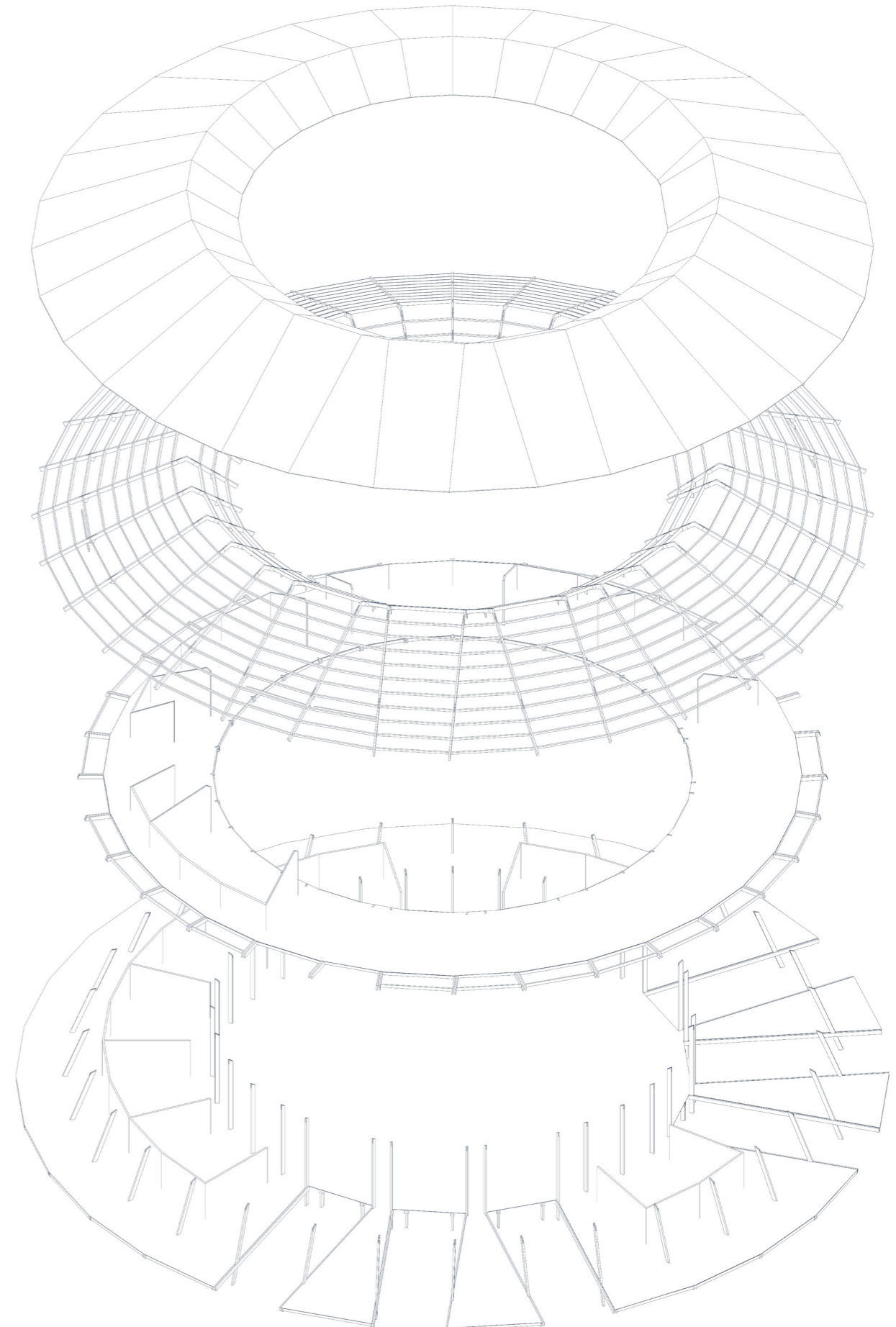


Fig. 41. Axonométrica de proyecto. Fuente: Elaboración propia

Emplazamiento

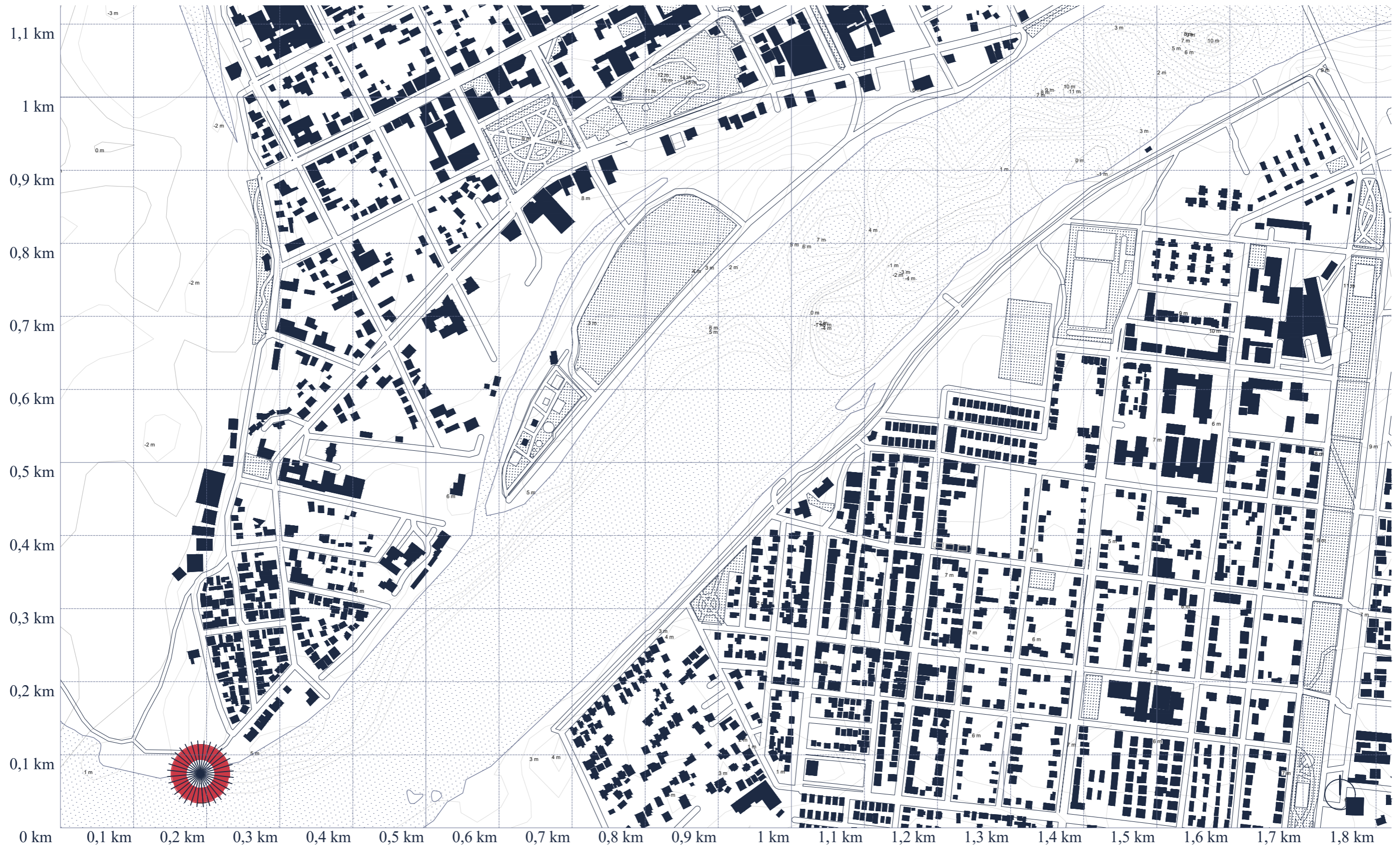


Fig. 42. Emplazamiento de proyecto. Fuente: Elaboración propia

Planta primer nivel

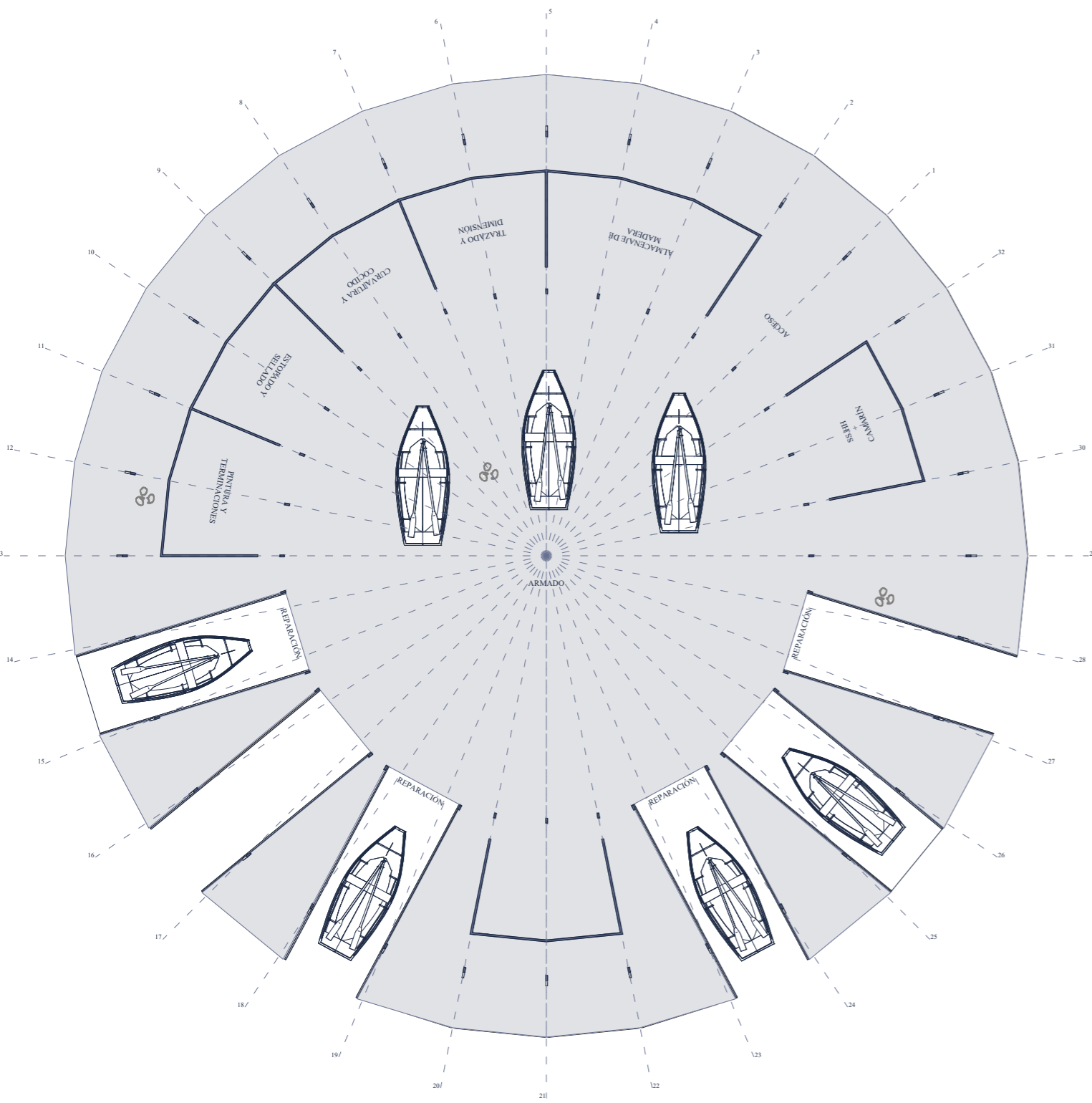


Fig. 43. Planta esc 1:500. Fuente: Elaboración propia

Planta segundo nivel

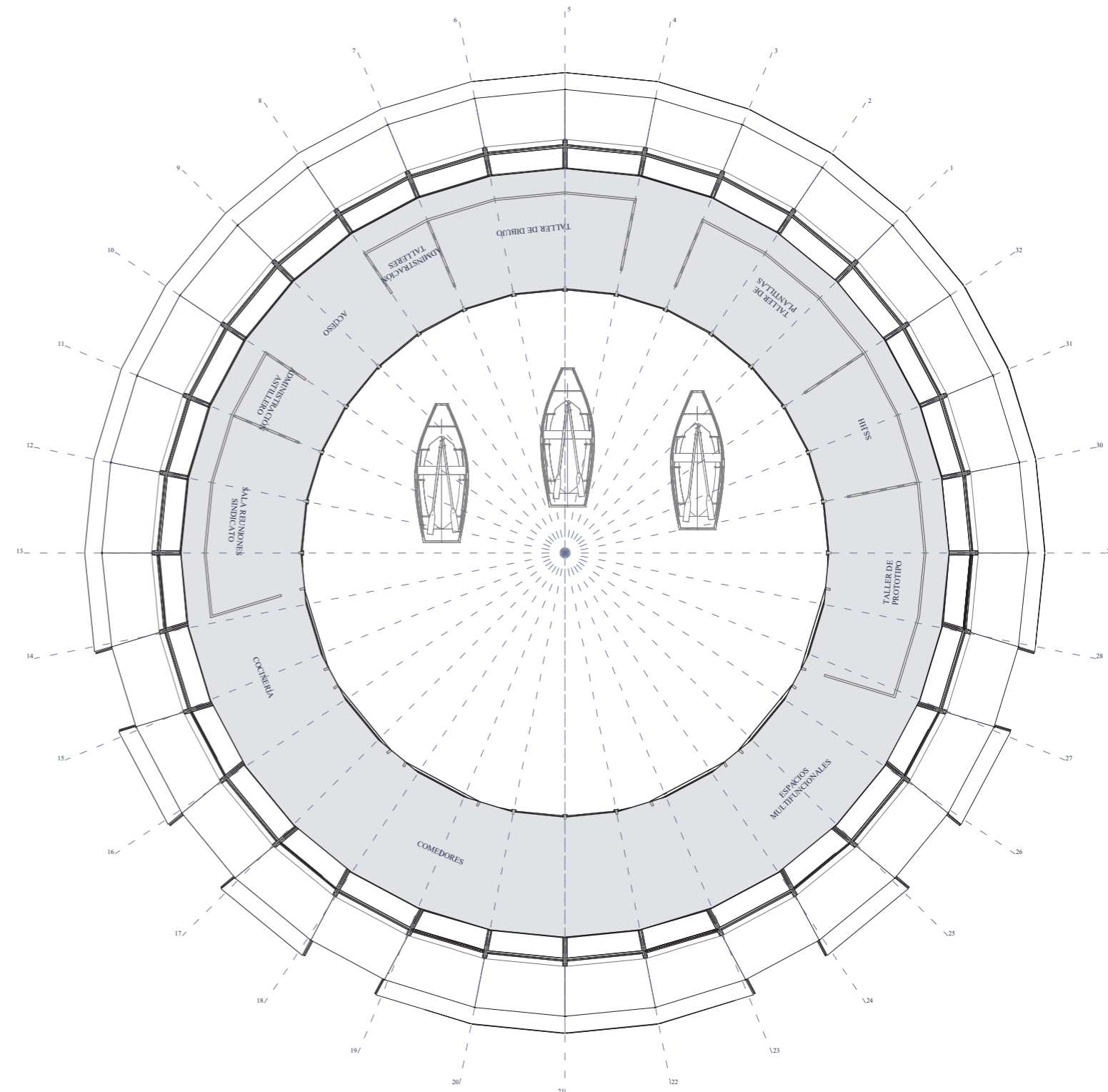


Fig. 44. Planta esc.1:500. Fuente: Elaboración propia

CAPÍTULO

BIBLIOGRAFÍA

Álvarez, R., Ther-Ríos, F., Skewes, J., & Hidalgo, C. (2019). Reflexiones sobre el concepto de maritorio y su relevancia para los estudios de Chiloé contemporáneo. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 36, 115-126. doi:<https://doi.org/10.4206/rev.austral.cienc.soc.2019.n36-06>

Arévalo, J. (2004). La tradición, el patrimonio y la identidad. *Revista de estudios extremeños*, 60(3), 925-956. Obtenido de https://www.dip-badajoz.es/cultura/ceex/reex_digital/reex_LX/2004/T.%20LX%20n.%203%202004%20sept.-dic/RV000002.pdf

Bravo Faundez, A. (2016) Albitana, línea de mobiliario basada en la carpintería de ribera chilota

Castillo, C. (2023). La carpintería de ribera en la Región de Aysén a través de las colecciones de su museo regional. (S. N. Subdirección de Investigación, Ed.)

Fuchslocher, C. (2008). *Nacer en Puerto Aysén: (recuerdo y esperanzas de un hijo de colonos)* (1a. ed. ed.). Santiago de Chile: Libros La Calabaza del Diablo.

Gobierno de Chile. (s.f.). *Nuestro País*. Recuperado el 7 de Noviembre de 2023, de Gob.cl: <https://www.gob.cl/nuestro-pais/>

Ibar, J. (1973). *Aisén: Hombres y naturaleza*. Valparaíso: Imprenta de la Armada.

Ivelic, B. (2005).

Embarcación Amereida y la épica de fundar el mar en Patagonia. (E. d. Valparaíso, Ed.) Valparaíso: Escuela de arquitectura y diseño.

Ministerio del Interior y Seguridad Pública. (11 de Abril de 2022). *Conozca la Región de Aysén*. Recuperado el 4 de Noviembre de 2023, de Delegación Presidencial Regional de Aysén: <https://dpraysen.dpr.gob.cl/>

[conozca-la-region/](https://www.gob.cl/conozca-la-region/)

Ortiz-Troncoso, O. (1975). La navegación indígena en el confín austral de América. *Revista de Marina*, 94(708), 564-571. Obtenido de <https://revistamarina.cl/revista/708/>

Osorio, M. (2022). *Imágenes en el agua: un viaje por la navegación en Aysén a través de la colección fotográfica del Museo Regional*. (S. d. Investigación, Ed.) *Bajo la Lupa*. Obtenido de <https://www.investigacion.patrimoniocultural.gob.cl/publicaciones/imagenes-en-el-agua-un-viaje-por-la-navegacion-en-aysen-traves-de-la-coleccion>

Ribas Palom, A. (2007). Los paisajes del agua como paisajes culturales. Conceptos, métodos y experiencias prácticas para su interpretación y valorización. *Apogeo: Revista da Associação de Professores de Geografia*(32), 39-48.

Rodriguez, F. (2022). *Casa-mar: La chalupa a vela en la Patagonia Insular Occidental*. Santiago: Ediciones de la Subdirección de Investigación.

San Juan, S. (2018). *Puerto Aysén: de Media Agua a puerto mayor*. (S. d. Investigación, Ed.) Colecciones Digitales “Bajo la Lupa”.

Senado y Cámara de Diputados y Diputadas de Chile. (07 de Noviembre de 2023). *Región de Aysén*. Obtenido de Biblioteca del Congreso Nacional de Chile: <https://www.bcn.cl/>

Sennet, R. (2008). *El Artesano*. Barcelona: Editorial Anagrama.

Servicio Nacional del Patrimonio Cultural & Universidad Austral de Chile. (2020). *Carpintería de ribera en la Región de Aysén*. Informe de actualización de investigación participativa.

Servicio Nacional del Patrimonio Cultural. (s.f.). Carpintería de Ribera en la región de Aysén. Recuperado el 07 de Noviembre de 2023, de Sistema de Información para la Gestión del Patrimonio Cultural: <https://www.sigpa.cl/ficha-elemento/carpinteria-de-ribera-en-la-region-de-aysen>

UNESCO. (2003). Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial. Obtenido de https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000132540_spa?posInSet=43&queryId=62220ca1-f024-4024-a7f3-b7acf1229cc0



Universidad de Chile
Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Planteamiento Integral del Problema de Título
Semestre de primavera 2023

Santiago