

3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE TURISMO Y ANDALUCÍA EXTERIOR

Resolución de 25 de abril de 2025, de la Delegación Territorial de Turismo, Cultura y Deporte en Málaga, por la que se incoa el procedimiento para la inscripción, en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, como Bien de Interés Cultural, de la actividad de interés etnológico denominada Carpintería de Ribera en la provincia de Málaga.

I. En desarrollo de lo prescrito en el artículo 46 de la Constitución Española, el Estatuto de Autonomía para Andalucía establece en su artículo 10.3.3.º que la Comunidad Autónoma ejercerá sus poderes con el objetivo básico del afianzamiento de la conciencia de identidad y cultura andaluza a través del conocimiento, investigación y difusión del patrimonio histórico, antropológico y lingüístico. Para ello, el artículo 37.1.18.º preceptúa que se orientarán las políticas públicas a garantizar y asegurar dicho objetivo básico mediante la aplicación efectiva, como principio rector, de la conservación y puesta en valor del patrimonio cultural, histórico y artístico de Andalucía; estableciendo a su vez el artículo 68.3.1.º que la Comunidad Autónoma tiene competencia exclusiva sobre protección del patrimonio histórico, artístico, monumental, arqueológico y científico, sin perjuicio de lo que dispone el artículo 149.1.28.ª de la Constitución.

En ejercicio de la competencia atribuida estatutariamente, el Parlamento de Andalucía aprobó la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, en la que, entre otros mecanismos de protección, en el artículo 6 se constituye el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, como instrumento para la salvaguarda de los bienes en él inscritos, su consulta y divulgación, atribuyéndose a la Consejería competente en materia de patrimonio histórico la formación, conservación y difusión del mismo. Asimismo, en el artículo 9 de la citada ley, se regula el procedimiento de inscripción de bienes en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz.

Por su parte, el artículo 2 del Reglamento de Organización Administrativa del Patrimonio Histórico de Andalucía, aprobado por Decreto 4/1993, de 26 de enero y declarado vigente por la disposición derogatoria única de dicha Ley 14/2007, de 26 de noviembre, atribuye a la citada Consejería la competencia en la formulación, seguimiento y ejecución de la política andaluza en materia de Bienes Culturales, referida a la tutela, enriquecimiento y difusión del Patrimonio Histórico Andaluz, siendo, de acuerdo con el artículo 5.1 del citado reglamento, la persona titular de la Dirección General de Patrimonio Histórico la competente para incoar y tramitar los procedimientos de inscripción en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz.

La competencia para resolver la incoación e instrucción de dichos procedimientos corresponde, en virtud del punto primero de la Resolución de 19 de mayo de 2022, de la Dirección General de Patrimonio Histórico y Documental, por la que se delegan en las personas titulares de las Delegaciones Territoriales de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte determinadas competencias en materia de patrimonio histórico, a los citados órganos territoriales de la Consejería de Cultura y Deporte.

II. La Carpintería de Ribera en la provincia de Málaga constituye un conjunto de artes locales de construcción de embarcaciones (jábegas, bucatas, sardinales, chalanas...) que, aunque en el pasado estuvieron directamente relacionadas con las distintas artes de pesca del litoral malagueño, actualmente, debido a la legislación medioambiental, han sufrido un diseño evolutivo hacia un uso mayoritariamente recreativo y deportivo a través de los clubes de remo y las regatas, constituyendo un claro ejemplo de cómo este patrimonio cultural inmaterial, que se transmite 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.

La actividad comprende un conjunto de técnicas u oficios que se ocupan de la construcción, reparación o reforma artesanales de las embarcaciones de madera típicas

del litoral malagueño, empleadas tradicional y principalmente para la pesca de playa con artes de bajura pero también para la carga y el transporte, así como de otros elementos accesorios (remos, paralelos, tornos...), igualmente necesarios para estas actividades, distinguiéndose en estos oficios entre el carpintero de ribera, que conoce las técnicas para trazar y dibujar, y por tanto construir interpretando un diseño previo, y el calafate, dedicado principalmente a reparaciones.

Las embarcaciones tradicionales de madera varadas en las playas malagueñas conforman una imagen fuertemente arraigada en la colectividad, constituyendo un signo identitario del pueblo malagueño, imagen muy ligada también a la tradición a través de la gastronomía local, con especialidades como el «pescaíto frito» -principalmente boquerón- o el espeto de sardinas, y de celebraciones marineras de fuerte raigambre popular como las correspondientes al día de la Virgen del Carmen, cada 16 de julio, con procesiones marineras a lo largo de toda la costa malagueña.

Por todo lo cual, en cumplimiento de la Sentencia 768/2019, de 11 de marzo de 2019, del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Ceuta y Melilla, Sala de lo Contencioso-Administrativo de Málaga, en la que se ordena incoar el procedimiento pertinente para la revisión y actualización de la inscripción y la figura de protección que ampara a la Actividad de Interés Etnológico denominada Carpintería de Ribera de las Playas de Pedregalejo de Málaga y a la vista de la propuesta del Servicio de Bienes Culturales de esta Delegación Territorial, de conformidad con lo establecido en el artículo 9.1 de la Ley 14/2007 de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, y en el artículo 5.1 del Reglamento de Organización Administrativa del Patrimonio Histórico de Andalucía,

R E S U E L V O

Primero. Incoar el procedimiento para la inscripción en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, como Bien de Interés Cultural, de la Actividad de Interés Etnológico denominada Carpintería de Ribera en la provincia de Málaga, cuya descripción figura en el anexo a la presente resolución.

Segundo. Adscribir provisionalmente un ámbito territorial vinculado al desarrollo de la Actividad de Interés Etnológico que se relaciona y describe en el anexo a la presente resolución.

Tercero. Establecer provisionalmente las Instrucciones Particulares que a modo de Recomendaciones para la Salvaguarda constan en el anexo a la presente resolución.

Cuarto. Hacer saber a las personas y entidades interesadas que tienen el deber de conservar, mantener y custodiar la Actividad de Interés Etnológico objeto de la presente incoación de manera que se garantice la salvaguarda de sus valores. Asimismo, deberán permitir su inspección por personas y órganos competentes de la Junta de Andalucía, así como su estudio a quienes se acredite por la misma.

Quinto. Continuar la tramitación del procedimiento de acuerdo con las disposiciones en vigor. Dicha tramitación se llevará a cabo por la Delegación Territorial de la Consejería de Cultura y Deporte en Málaga.

Sexto. Ordenar que la presente resolución se publique en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y disponer la apertura de un periodo de información pública a fin de que quienes tengan interés en el asunto puedan examinar el expediente y alegar lo que estimen conveniente por un periodo de veinte días a contar desde el día siguiente a la publicación de la presente resolución en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Málaga, 25 de abril de 2025.- El Delegado, Carlos García Giménez.

00320127

A N E X O**I. Denominación.**

Carpintería de Ribera en la provincia de Málaga.

II. Localización.

Provincia: Málaga

III. Descripción de la actividad y datos históricos y etnológicos.**Agentes protagonistas.**

Los carpinteros de ribera de la provincia de Málaga son los verdaderos artífices de que se hayan preservado las distintas técnicas constructivas a través de la historia. Remontándose probablemente a épocas ancestrales se tiene registro de su existencia al menos desde el Siglo XVI a través de las distintas ordenanzas municipales y de organizaciones gremiales desde el Siglo XVIII. Su máximo apogeo se alcanza entre mediados del Siglo XIX y las primeras décadas del Siglo XX, pero la sobreexplotación de la pesca y, finalmente, la veda de la misma para diversas especies en los años 80 del pasado siglo, abocan al abandono de las embarcaciones y al cierre de la mayoría de los astilleros y chambaos. Solo el fomento reciente de los clubes de remo y regatas ha podido mantener la actividad que en la actualidad se circunscribe a tres carpinteros de ribera: José Pedro González en la pedanía de Arroyo Coche (Almogía); Francisco Cruz López en la playa del Faro de Torre del Mar (Vélez-Málaga) y Alfonso Carlos Sánchez-Guitard López-Valera en los Astilleros Nereo, situados en calle Ferrari Blanco, 4, de la barriada de Pedregalejo (Málaga).

Embarcaciones tradicionales.

Las embarcaciones tradicionales malagueñas son, principalmente, la jábega, la buceta, el sardinal y la chalana. En la actualidad, tras la desaparición de las artes de arrastre de bajura, las más numerosas son la jábega y la chalana debido a su utilización para el remo deportivo y recreativo, siendo la presencia de sardinales y bucetas prácticamente testimoniales.

La jábega o barca de jábega.

La barca de jábega, asociada antaño al arte de arrastre, es actualmente la más numerosa en el litoral malagueño. El término jábega procede de la palabra árabe shakaba que significa red. Fue definiendo unas características que fueron evolucionando hasta establecer un modelo de embarcación que se mantuvo vigente en las costas malagueñas y que es sobradamente conocido desde que existen testimonios fotográficos a partir de finales del siglo XIX. Las barcas tenían un arqueado de 2 a 3 toneladas, una eslora de 7 a 9 metros y armaban de 7 a 9 remos, con tripulaciones de 10 a 12 hombres. Entre sus peculiaridades mencionaba el botalón o pico en la proa, en el que se solía esculpir una cabeza de serpiente; la sustitución del timón por una espadilla o remo grande apoyado en el tragante o dragante; la quilla que no sobresale del casco y las carenas que permiten que sean varadas manteniéndose derechas sobre sus paraleles; la roda de popa o codaste, de forma curvada y que servía para colgar las levas y las calonerías, mientras que la roda de proa se remata con un caperol. La jábega siempre lleva pintados en las amuras unos grandes ojos y va adornada con colores vivos y brillantes y con figuras de sirenas, mujeres o flores, muestras de arte popular. Las barcas estaban adaptadas a las condiciones especiales de las playas malagueñas, lo que constituye un caso de diseño popular basado no solo en la función sino también en el medio en el que desarrollaban su labor.

Aparte de otras características técnicas y constructivas, dos de los elementos más llamativos y simbólicos de las barcas de jábega es la presencia de ojos pintados en las amuras y el remate del pico en forma de serpiente. Precisamente el uso de los ojos como uno de los principales elementos identificativos de las barcas de jábega las conecta con

00320127

otras embarcaciones similares de diferentes áreas litorales del Mediterráneo y con una tradición que se remonta a la Antigüedad.

La jábega, o barca de jábega, ha sido reconocida desde hace décadas como elemento representativo de la provincia de Málaga. Su presencia en las playas ha otorgado identidad propia a la franja litoral y, de hecho, la Diputación Provincial de Málaga eligió en 1973 la jábega como símbolo provincial, dando su nombre a una revista cultural. El paso del tiempo ha reforzado el papel de la barca como seña de identidad de Málaga. La carpintería de ribera tradicional se ha conservado, sobre todo, gracias a la adaptación de las jábegas a la actividad lúdica y la competición deportiva, proceso que se ha producido de manera natural, por la sustitución de los antiguos jabegotes pescadores por nuevas generaciones de hombres y mujeres que practican el remo como medio de ocio, con fines de ejercicio físico y sociabilidad.

La buceta.

La buceta es una embarcación tradicional simétrica, de doble proa, que deriva de la lancha aunque su eslora es menor (5 metros aproximadamente) y su ancho más uniforme. Su diseño funcional se debe precisamente a que su manga es corta en relación a su eslora presentando un característico casco alargado y ligeramente curvo y lanzado en los extremos. También se reconoce la buceta por la ausencia de cubierta, solo lleva bancos y dos pequeñas cubiertas en los extremos que refuerzan y estabilizan el casco. Su construcción es ligera y sencilla con elementos clave como los bancos.

El sardinal.

Las embarcaciones para manejar el arte del sardinal (de deriva) eran de dos tipos casi iguales, las barquillas y los barcos. Tenían de 6 a 8 metros de eslora y entre 1,5 y 2 toneladas de arqueo, iban aparejadas con vela latina, aunque siempre llevaban remos, con tripulaciones entre 5 y 7 hombres. Tenían quilla normal y dos carenotes para facilitar la varada. Contaban con cubierta y el palo, inclinado hacia delante, sostenía la percha o verga formada por dos piezas: el car y la entena. La roda de proa era alta, coronada por un gorrete. También llevaban imágenes de mujeres o sirenas, y algunas también ojos como las jábegas, aunque no todas.

La chalana.

Según la publicación de Pablo Portillo Stempel, el Diccionario Marítimo Español de 1831 recoge la chalana como un «bote chico de proa aguda, popa cortada y fondo plano, capaz de solo de cinco o seis hombres, que sirve para uso de la maestranza en sus pequeños trabajos al costado de los buques, y particularmente en los diques de carena, cuando tienen agua». Embarcación menor, semejante a un cajón rectangular planuda y de proa y popa cortadas a pique, que comúnmente se hace caminar a la sirga, sirve para transportar efectos y gentes en los parajes de poco fondo dentro de los puertos y ríos y también hace de botes de algunos barcos de cabotaje.

De madera y con escaso mantenimiento, este tipo de embarcación está consolidada, toda vez que provista de motor fuera borda, su construcción es bastante sencilla y económica. El material empleado para su manufactura es el chapón fenólico o la tabla de madera, incluso ambos materiales. Ello hace que estos barcos sean muy livianos. Con popa de espejo y un rebaje a popa para adosar el motor, tienen una eslora entre 4,5 y 7 m aproximadamente. La manga no alcanza más de 1,40 m. No dispone de cuadernas, en todo caso algunas varengas espaciadas para dar consistencia al casco, es de pantoque recto y tiene un pequeño arrufo. La proa no es muy lanzada. El puntal varía bastante, pues las hay con una altura escasa -70 cm- mientras en otras se acerca a los 90 cm. Igualmente dispone de corredores en ambas bandas con imbornales, y los escálamos son 4 o 6, anclados en la regala. De medianía a proa existe una escotilla o hueco -cubierto o abatible- con un cuartel. Poseen entre dos y tres bancos y una cubierta curvada, con una brusca de bao de unos 15 cm aproximadamente. A popa suelen estar provistas de otro hueco o buchín, que aloja tanto el depósito metálico móvil de combustible del fuera borda como la goma

de suministro. A proa, por encima de línea de flotación, la roda cuenta con una especie de borondo o argolla metálica fija, que se emplea para varar la embarcación.

Las chalanas están preparadas para el remo y en función de la eslora se encuentran acondicionadas para cuatro o seis remos. Las que cuentan con fuera borda disponen tan solo de dos remos. No están pensadas para quedar fondeadas, ya que su hábitat natural es la playa. Por su versatilidad y maniobrabilidad pueden acercarse mucho al rebalaje sin dificultad. A diferencia de la jábega y el sardinal, la chalana no dispone de carenas o carenotes. Se desliza sobre la quilla y sus pequeños paralelos disponen de una muesca o hendidura central donde se aloja esta. Igualmente necesita de sendos calzos o banquitos -uno en cada banda- para dejarla adrizada en tierra. La policromía es sobria en relación a la barca. Algunas cuentan con el conocido ojo a proa como las jábegas, pero son minoría. El nombre de la embarcación mayoritariamente está en la aleta de a popa, muy pocas en la proa y nunca en el espejo. Son escasas las que cuentan con identificación -folio- a proa.

Las chalanas tuvieron su máxima expansión en las décadas de los 70 y 80 del pasado siglo por dedicarse a la pesca del boliche y, aunque en la actualidad están presentes en los distintos varaderos de nuestra provincia, también han sufrido un importante retroceso. Las chalanas actuales que están preparadas para competición no tienen corredores. Para regatas de cuatro o seis remos se trabaja a bordo bien en pareja o al tresbolillo y hay un timón colgado a popa con caña. La tripulación es escasa, a lo sumo dos o tres personas, aunque puede embarcar mayor número. En regata cinco o siete en función de si la prueba es a cuatro o seis remos. En pruebas deportivas no hay «animaor», función que ejerce el patrón.

Las técnicas y materiales.

Los carpinteros de ribera siempre han atesorado un gran conocimiento de los diferentes tipos de maderas y de sus cualidades y defectos para la construcción naval en función de la pieza deseada. Los troncos y ramas utilizados han sido sometidos a procesos de curación o secado en las inmediaciones de los talleres, hasta conseguir un estado óptimo para su utilización. Normalmente los carpinteros acumulaban maderas y troncos y los dejaban secar junto a sus talleres o chambaos situados en las proximidades de las playas. Incluso se aprovechaban maderas de las barcas fuera de servicio, «arrumbás».

En la construcción de barcas se empleaban maderas de diversa procedencia. Por un lado, se recurría a árboles de montes y sierras de la provincia, como Los Reales de Estepona, de donde se extraían pinos carrascos, encinas, quejigos y otras especies autóctonas. Por otro, el puerto de Málaga era punto de entrada de maderas (especialmente pino) procedentes del norte de España y de países europeos, que era tratada en aserraderos y almacenes locales, a los que recurrirían los carpinteros de ribera. Estos aserraderos estaban ubicados en El Perchel, El Bulto y La Malagueta, varios de ellos cerca de la estación de ferrocarril, pero en todo caso en las proximidades de las playas. Desde mediados del siglo XX se usaron, sobre todo, cedro de California, eucalipto rojo, encina, roble, fresno, olivo, pino carrasco, pino rojo, pino de Oregón, pino real, teca, iroko y sapelli. Es decir, se recurrió a maderas de importación que se adaptaban mejor a las exigencias de la construcción de barcas.

Los materiales necesarios para la construcción de embarcaciones se completaban con los clavos, los tornillos, las puntillas, los toletes, las pletinas, y las colas. A veces existían pequeños talleres de calderería próximos a los astilleros donde se fabricaban las piezas metálicas necesarias. Para el calafateado se utilizaban fibras vegetales (estopa de cáñamo, yute o algodón) y alquitrán y derivados del petróleo para obtener la breá. Para los remates se recurría a masillas tradicionales y pinturas. Hoy día muchos de estos materiales se obtienen de manera sintética.

El trabajo del carpintero de ribera no se limitaba a la construcción de embarcaciones. Se encargaba también de hacer reparaciones menores y, ocasionalmente, de reformar

alguna barca para modificar su eslora. Otra labor era la de preparar piezas como los remos, los paralelos o los tornos, igualmente necesarios para el funcionamiento de las barcas.

Los espacios de trabajo: Astilleros y chambaos.

Como en el resto del litoral español, las pequeñas embarcaciones de pesca eran construidas en instalaciones al aire libre a la orilla del mar, bajo un cobertizo de madera y cañizo llamado chambao, algo favorecido en el caso de la costa malagueña por el clima benigno en los que los carpinteros de ribera trabajaban generalmente con la ayuda de dos o tres operarios. En el litoral de la provincia consta históricamente la existencia de pequeños astilleros desde Sabinillas en Manilva, la rada de Estepona, Marbella, Fuengirola, Torremolinos, Rincón de la Victoria, Torre del Mar, Caleta de Vélez, Torrox hasta Nerja, pasando por la propia Málaga.

Desde la Edad Media, en esta ciudad ya se encuentran astilleros en la zona de Atarazanas cuyo nombre proviene del vocablo árabe ad-dar as-sina'a, que significa «la casa de la industria» o «casa de la fabricación», trasladándose a la otra margen del río Guadalmedina, junto a las Torres de Fonseca, siguiendo la industria de anchovería, formando el barrio de los Percheles. A partir de 1700 se realiza un edificio de pescadería entre la nueva Alameda y la playa trasladándose a la Malagueta con posterioridad. Con la crisis de la filoxera y la emigración de buena parte de la población hacia el litoral desde finales del siglo XIX, el auge de la pesca, inicialmente como base de subsistencia, y la demanda de materia prima por las industrias conserveras produce un impulso de la industria de construcción naval en especial en la capital que iba más allá de las embarcaciones pequeñas. Así entorno al Puerto de esta ciudad se establecieron con el arranque del siglo XX verdaderos astilleros, como son Astilleros Soler, Ansorena y Garret, Sociedad Pesquera Malagueña o Nuestra Señora del Carmen, que con el paso del tiempo o bien se trasladaron a otros puntos del litoral ante el avance a los cambios urbanísticos, cesaron su actividad o bien se reconvirtieron a la reparación de buques metálicos.

Actualmente las tres carpinterías de ribera en la provincia de cuya existencia se tiene constancia se encuentran en ubicaciones diversas y albergadas en edificios completamente diferentes sin una tipología edificatoria ni construcciones tradicionales características que puedan llamarse propias o típicas de esta actividad, que revistan valores patrimoniales dignos de protección, ya sea por su arquitectura o construcción o por su destacado valor estético. La de José Pedro González se encuentra hoy en una nave industrial al uso en Almogía, a 35 kilómetros tierra adentro, donde se construyen actualmente el mayor número de barcas de jábega mediante técnicas tradicionales, estuvo con anterioridad instalada en un cobertizo de estructura metálica en el Puerto de Málaga; la de José Cruz, consistente en una carpa en un paseo marítimo urbano de Torre del Mar, en Vélez-Málaga; y los Astilleros Nereo constituidos por varias naves que conforman un patio en el barrio de Pedregalejo de Málaga, antaño de pescadores y hoy dedicado al turismo y la hostelería.

En definitiva, gracias a la mejora en las comunicaciones y medios de transporte terrestres, la actividad puede realizarse en cualquier ubicación geográfica independientemente de que esta sea litoral o del interior, transportándose finalmente su producto al lugar en el cual se le va a dar uso.

En conclusión, y por las razones expuestas, la inclusión de la actividad de carpintería de ribera en la provincia de Málaga en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía no implica la protección de los edificios donde se realiza dicha actividad ni su consideración como patrimonio cultural inmueble, ya que tienen un carácter y vocación efímeros, no disponen de valores patrimoniales propios, ni existe una tipología asociada o inherente a la misma.

IV. Ámbito de desarrollo de la actividad.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto la ejecución de la actividad de interés etnológico, a tenor de las ubicaciones actuales de los carpinteros de ribera

activos, no se circunscribe al ámbito tradicional del litoral sino que se extiende a otras localidades de la provincia, ya que la mejora experimentada por los medios de transporte y vías de comunicación no obligan a la realización de la misma en las proximidades del mar. Por ello, se opta por vincular como ámbito espacial para el desarrollo de la actividad la totalidad de la provincia de Málaga.

V. Instrucciones Particulares a modo de Medidas de Salvaguarda.

En aplicación de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, y las medidas recogidas en el Convención para la Salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial, aprobada en 2003 por la Unesco y ratificada por el Estado español en 2006 (Boletín Oficial del Estado número 31, de 5 de febrero de 2007), se redactan las siguientes Instrucciones Particulares a modo de recomendaciones para la conservación y salvaguarda de los valores patrimoniales que caracterizan la Actividad de Interés Etnológico denominada Carpintería de ribera en la provincia de Málaga y que justifican su inscripción en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz como Bien de Interés Cultural, entendiéndose por salvaguarda lo recogido textualmente en el artículo 3 de la citada Convención como «las medidas encaminadas a garantizar la viabilidad del patrimonio cultural inmaterial, comprendidas la identificación, documentación, investigación, preservación, protección, promoción, valorización, transmisión –básicamente a través de la enseñanza formal y no formal– y revitalización de este patrimonio en sus distintos aspectos». Y en el artículo 15 las funciones de las administraciones públicas, señalando que «cada estado parte tratará de lograr una participación lo más amplia posible de las comunidades, los grupos, y si procede, los individuos que crean, mantienen y transmiten ese patrimonio y de asociarlos activamente a la gestión del mismo».

A la comunidad portadora de la Actividad de Interés Etnológico denominada Carpintería de ribera en la provincia de Málaga, en coordinación con la administración cultural, se le proponen las siguientes recomendaciones para la salvaguarda:

V.I. Recomendaciones para los muebles e inmuebles y espacios de interés relacionados con la Actividad.

La inclusión de la actividad de Carpintería de ribera en la provincia de Málaga en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía no implica la protección de los inmuebles asociados a dicha actividad, pudiéndose realizar esta en cualquier edificio que reúna los accesos y el espacio necesarios para ello. Por tanto, la protección otorgada a la actividad no comportará la imposibilidad de adaptación de las construcciones en las que desarrolla, ni la compatibilidad con otros usos, especialmente los públicos y culturales o los previstos en otras figuras de planificación, de protección del medio o del uso público del dominio público.

Dada la vinculación con la actividad inscrita, se recomienda, en colaboración con las distintas administraciones, asociaciones y portadores, el inventario de embarcaciones y barcas tradicionales históricas.

V.II. Recomendaciones para la investigación y recogida de otras manifestaciones inmateriales relacionadas con la carpintería de ribera en la provincia de Málaga.

Así mismo se recomienda el estudio, investigación y desarrollo de actividades que permitan la identificación y registro, para una posterior difusión, de otras manifestaciones culturales relacionadas con este patrimonio cultural, en especial aquellas de carácter inmaterial que refieran a modos y técnicas de navegación para la pesca y el cabotaje, conocimientos de meteorología y estado del mar, terminología propia de la actividad, como la toponimia del mar y de las localizaciones de referencias.

V.III. Otras medidas de salvaguarda.

Así mismo se recomienda el reconocimiento y la inclusión de la carpintería de ribera en el Repertorio de Oficios Artesanos de Andalucía y de sus artesanos y artesanas en el Registro de Artesanía de Andalucía.

Se reconocen como actividades que colaboran a la salvaguarda de la manifestación del patrimonio cultural inmaterial de las técnicas constructivas de la carpintería de ribera, aquellas que promuevan el encuentro y participación alrededor de los procesos, los lugares, las embarcaciones y su navegación, en especial los encuentros, las concentraciones y las regatas de embarcaciones tradicionales y de barcas históricas, así como todas aquellas actividades culturales que se centren en las personas portadoras del saber, en su trabajo, y en las embarcaciones, tanto con carácter científico como de divulgación.

Se recomienda la inclusión en los planes de estudio de formación profesional relacionados con el trabajo y técnicas de la madera, así como en las enseñanzas relacionadas con actividades de artesanía, en la proporción que se estime adecuada, enseñanzas teórico-prácticas sobre carpintería de ribera.

Asimismo, se procurará la colaboración de organizaciones y grupos protagonistas en la elaboración de las medidas de salvaguarda, en el seguimiento de su eficacia y en la necesaria revisión e implementación de medidas complementarias de salvaguarda que se concluyan cómo necesarias. Se recomienda la difusión y publicación de la información y documentación que se elabore sobre actividades de salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial de la técnica de construcción de las embarcaciones tradicionales.