

DionisioPereira

A Carpintería de Ribeira en Galicia, Presente e Futuro

Antes que nada quixera dicir que os contidos deste artigo están relacionados co proxecto “Carpintería de ribeira: estratexias innovadoras”, desenvolvido no ano 2006 polo Centro Tecnolóxico del Mar de Vigo-Bouzas e a Fundación Biodiversidad de Madrid. Neste traballo pretendemos realizar un estudo sectorial do sector da construción naval en madeira en Galicia, diagnosticando os problemas que o aguilloan para, posteriormente, propoñer medidas que permitan a sobrevivencia da carpintería de ribeira no noso país.

Comecemos, pois, cunha breve e sintética radiografía da construción naval en madeira ao día de hoxe, tendo en conta que é unha actividade de indubidables raíces identitarias logo dun devalar milenario no noso país, pois xa está documentada dende a teima do arcebispo Xelmírez por construír unhas galeras para combater as invasións viquingas na Baixa Idade Media:

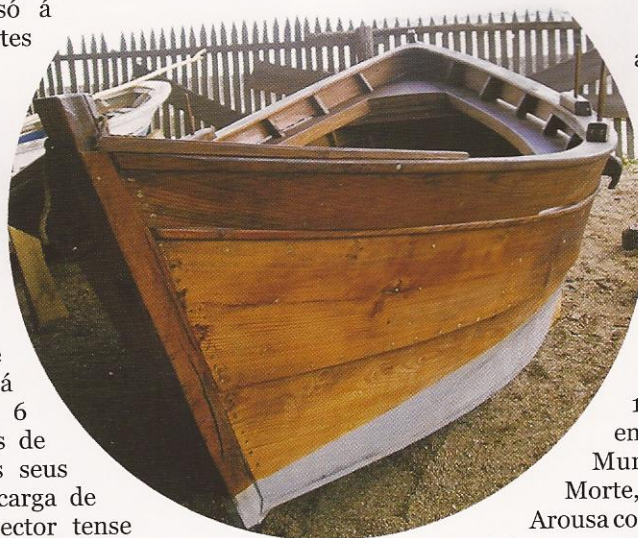
- No ano 1995, segundo o estudo sectorial realizado para a Federación de Asociaciones Empresariales de Carpintería de Ribera en Galicia pola consultora Cintranaval, había en Galicia 73 establecementos de construción naval en madeira e, nos anos inmediatos, xubiláranse 18 carpinteiros. Daquela o sector empregaba en torno a 500 persoas de xeito directo e de carácter fixo
- No ano 2000, seguindo os datos aportados polo catedrático de Enxeñería Naval da Universidade da Coruña José M^a de Juan, había en activo 51 carpinterías e asteleiros, con 9 titulares a piques de se xubilar e pechar o seu establecemento. Ademais, 14 daquelas carpinterías eran pequenos obradoiros adicados tan só á construción de pequenos botes ou gamelas.
- No ano 2006, segundo os datos procedentes do propio sector, só quedaban 29 establecementos que traballaban en madeira; deles, 8 xa hai anos que unicamente facían reparacións. Dos 21 restantes, 3 deles atópanse en pleno proceso de pasarse á construción en PRFV e 6 carpinterías están a piques de pechar por xubilación dos seus titulares e a penas teñen carga de traballo. O emprego do sector tense reducido drasticamente dende 1995.

En consecuencia, estamos diante dunha diminución moi acelerada das unidades de produción (máis dun 60% na derradeira década), o que evidencia unha aguda crise estrutural da construción naval en madeira no litoral galego.

Repasando agora a situación das carpinterías de ribeira en activo, podemos concluír que neste intre na beiramar galega tan só existen tres polos de actividade, tanto como receptores de man de obra como de materias primas:

- A Ría de Arousa, con 11 establecementos (3 no Grove, 3 en Rianxo, 2 en Aguiño, 2 na illa de Arousa, 1 no Chazo-Boiro), case todos adicados á construción. Deles, non obstante, 4 teñen perspectiva de abandonar a actividade en breve tempo.
- O Freixo-Outes, con tres asteleiros en activo. Cómpre lembrar que esta é unha zona onde no período medieval xa existía construción naval en madeira e mesmo nos anos 60 do século XX aínda traballaban na bisbarra arredor de 30 carpinterías de ribeira.
- Cabana de Bergantiños, con tres asteleiros, ao que cabería engadir un cuarto situado en Cereixo-Ponte do Porto.

Cómpre engadir, asemade, que na Ría de Vigo/A Guarda existen 4 asteleiros que aínda traballan en madeira, se ben en situación moi precaria a maioría deles, adicados máis que nada a reparacións. Por último, diremos que no norte de Galicia a actividade está a desaparecer, pois tan só unha carpintería teima en construír de tempo en tempo en San Cibrao, mentres as 4 restantes tan só se ocupan ocasionalmente das reparacións.

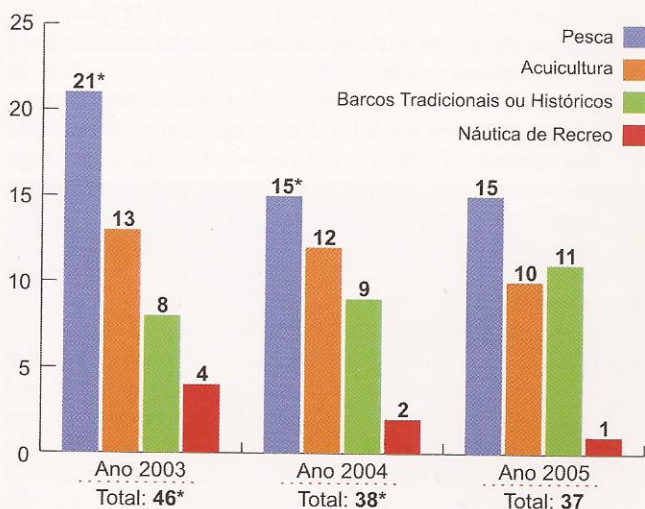


Os devanditos polos de atracción coinciden, ademais, coas zonas onde se presenta unha maior concentración de embarcacións construídas en madeira, ben sexa para a pesca ou para a acuicultura. Deste xeito, segundo os datos do derradeiro censo da flota pesqueira actualizado pola Consellería de Pesca, Acuicultura e Marisqueo, a Ría de Arousa reúne na actualidade 1.585 barcos de pesca construídos en madeira; a Ría de Vigo, 577; a de Muros, 566; e Fisterra-Costa da Morte, 423. Canto á acuicultura, a Ría de Arousa concentra o maior número de barcos de batea construídos en madeira.

Do anterior, tiramos o convencemento de que a construción naval en madeira segue a ter un indubidable interese para o chamado complexo mar-industria posto que a día de hoxe, e segundo o devandito censo, 3.921 barcos, que representan o 72% da nosa flota pesqueira, están construídos en madeira; e algo semellante acontece no apartado da acuicultura, xa que 802 barcos, que representan o 80% da flota mexilloeira, están feitos no material en cuestión. En consecuencia, o mantemento e reparación destes segmentos de flota seguen a dar moita carga de traballo a aquelas carpinterías que teñen unha infraestrutura axeitada para estes labores; eis, ramplas de varada, terreos acondicionados para a subida das embarcacións e facer o mantemento, guindastes-torre, etc. Sen embargo, non se debe esquecer que o avance da construción naval en fibras sintéticas (poliéster reforzado con fibra de vidro) é espectacular, pois no período comprendido entre o ano 1989 e o 2006 pasou de representar menos do 5% a un 18% do total dos barcos de pesca, incremento concentrado máis que nada naquelas embarcacións de eslora inferior aos 12 metros. Polo contrario, no mesmo período a flota construída en madeira pasou de representar un 89% do total dos barcos de pesca ao devandito 72%, cunha redución de unidades practicamente á metade das que existían a comezos da década dos 90 e que en cifras absolutas representa unha desaparición de case que 3.900 barcos, maiormente adicados a unha pesca artesanal que dende aquela vive unha auténtica reconversión

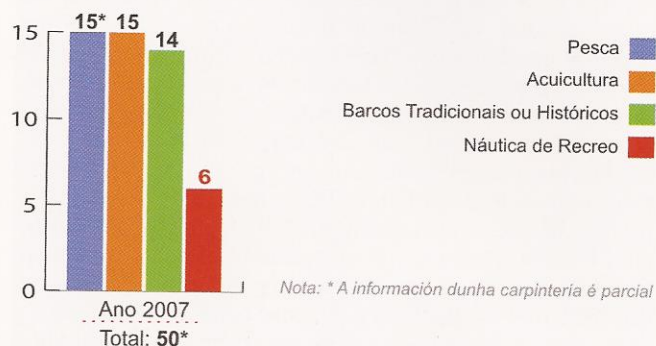
A CONSTRUCCIÓN EN MADEIRA HOXE

Se ben a pequena escala, hoxe en día séguese a construír barcos de madeira en Galicia para ser utilizados ben para a pesca ou a acuicultura, ben para a náutica de recreo ou no eido da recuperación de embarcacións tradicionais ou históricas. De acordo cos datos subministrados polas propias carpinterías navais que aínda constrúen, a súa distribución sería a seguinte:

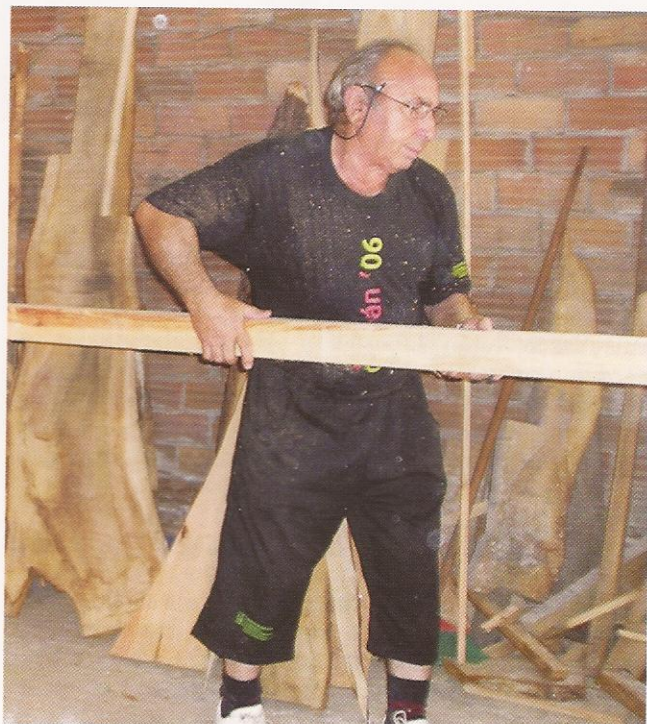


Nota: * Faltan datos dunha carpintería

Canto ás perspectivas, a carteira de pedidos para o 2006-2007, que hai que tomar con certa cautela posto que as expectativas sempre teñen un grao de incerteza, preséntase como segue:



O sector da carpintería naval en Galicia traballa maiormente para a pesca e a acuicultura, atendendo así mesmo a un segmento emerxente nos derradeiros anos como é a construción de réplicas das embarcacións tradicionais ou a rehabilitación de vellos navíos, xeralmente de pequena envergadura. Polo contrario, a náutica de recreo apenas ten importancia canto ás novas construcións: de feito, tan só unha carpintería está especializada neste campo (Astilleros Lagos, de Vigo-Bouzas, adicado dende hai anos á reparación de iates e motoras) no litoral galego e tan só se construíu esporadicamente algunha embarcación para pesca deportiva noutros estaleiros. Con todo, a construción ou rehabilitación de barcos tradicionais xunto cos de náutica de recreo rexistra unha evolución positiva, posto que nos últimos tres anos subiron dun 30 a un 40% do número total das construcións en madeira (sempre coa matización de que son embarcacións de pequeno porte).



A devandita é unha realidade ben distinta da que acontece noutros países europeos como Noruega ou Francia, nos que ou xa non se constrúe en madeira para pesca ou esta rúbrica está reducida á mínima expresión; en ambos países a carpintería de ribeira con métodos tradicionais está presente tan só no apartado de embarcacións tradicionais e históricas e, en menor medida, na náutica de recreo. Neste último apartado, en ambos países se veñen utilizando a cada máis novas técnicas de construción como os alistonados, os laminados-colados, os contrapalacados mariños, mediante o uso de resinas e colas epoxy, que melloran as prestacións das embarcacións, reducindo custos de produción e mantemento. Unhas técnicas que, combinando materiais e mesturadas coas tradicionais, tamén comezan a ser empregadas nunha minoría de establecementos do noso país, pero coa vantaxe de seren aplicadas así mesmo á construción de barcos de traballo, tal que os bateiros.



Outros países veciños como Portugal ou o resto do litoral do Estado español presentan trazos aínda máis negativos para a carpintería naval. En Portugal, onde se mantén a construción de barcos de pesca en madeira nun perfil aínda máis baixo que en Galicia, en Asturias ou no País Vasco, están a perder a ritmo acelerado ou xa perderon as súas derradeiras carpinterías de ribeira a prol do traballo en aluminio, aceiro ou PRFV; e a náutica de recreo en madeira ou a recuperación de embarcacións tradicionais e históricas ten aínda menor entidade que no noso país.

En resumidas contas, os problemas estruturais que ameazan o noso sector da construción naval en madeira afectan tamén, e se cadra en maior medida, a outros países ou rexións marítimas europeas. De feito, podemos dicir sen temor a nos equivocarnos que a maior concentración de establecementos de carpintería de ribeira en Europa se atopa na Ría de Arousa.

CAUSAS E PROBLEMÁTICA DO DECLIVE

A continuación, exporemos de maneira moi resumida algunhas das causas que provocaron a crise na que está sumida a construción naval en madeira dende fins dos anos 80 do século XX e a problemática xerada ao seu redor.

- Esta crise ten como transfondo o devalo da pesca artesanal en Galicia no período considerado, o que vén provocando un pronunciado descenso das embarcacións en activo (embarcacións que foron construídas preferentemente en madeira) e unha notoria parálise da nova construción.

- A introdución das embarcacións en PRFV nos referidos anos 80 do século XX, axudada por

cualidades como o a forro en mantemento e a maior lixeireza e velocidade das mesmas, deu lugar a unha forte competencia coas construcións en madeira, máxime cando os novos materiais (tamén o aceiro) contarán co apoio da Administración. Este apoio estará plasmado no Plan PESGA elaborado en 1993 e no Decreto 798/95, que discriminará a madeira en favor dos outros materiais no tocante a posibles prototipos de

barcos de pesca e á obtención de subvencións para novas construcións. A devandita competencia desigual induciu a unha rebaixa de prezos nas construcións en madeira, o que repercutiu na calidade das mesmas. Particularmente negativo foi o emprego de madeira de baixa calidade nalgúns establecementos, provocando a desconfianza dos armadores e o desprestixio do sector. O resultado foi o peche de múltiples establecementos no período de referencia e a reconversión de boa parte da pequena construción naval ao traballo con materiais sintéticos (PRFV) de calidade dubidosa. En calquera caso, a competencia que aínda se mantén entre a madeira e os materiais alternativos ten lugar nun escenario onde os prexuízos sobre os presuntos altos custos de mantemento da madeira e a suposta baixa calidade da materia prima empregada prexudican en grande medida á carpintería de ribeira, identificada coa pobreza e co atraso.

- As actitudes discriminatorias por parte da Administración mediados os anos 90 foron substituídas posteriormente por un abandono do sector á súa sorte, sen que de ningún modo se incentivase a súa modernización e a adopción das novas técnicas de traballo da madeira.
- A falla dunha política forestal que incentive a produción de madeira de calidade, os problemas medioambientais xerados polos incendios e as deficiencias nas cortas dan lugar a un significativo incremento da importación de madeira estranxeira co conseguinte encarecemento dos produtos.
- Ata hai poucos anos, a exclusiva dependencia da construción naval en madeira da pesca en crise e da acuicultura, obviando outros segmentos do mercado (náutica de recreo, por exemplo), provocou unha forte redución dos pedidos. Tampouco a limitada introdución das novas técnicas da madeira no sector posibilitou unha maior renovación dos produtos e a procura de novos nichos de mercado.
- A desunión e a falla dunha política empresarial propiamente dita, xerou unha estratexia suicida de tirar abaixo os prezos, que non favoreceu nin o desenvolvemento do sector nin unha retribución axeitada aos profesionais que o conforman.
- O sector da construción naval en madeira é pouco visible para o conxunto da sociedade así como para os mercados potenciais e, asemade, está illado respecto dos axentes de I+D+i.
- Existe unha baixa estima da profesión na xuventude, debido ao delongado da súa aprendizaxe, ao esforzado da mesma e ás relativamente baixas retribucións que imperan no sector. O devandito provoca que non exista recambio para moitos profesionais que se xubilan, pechando os seus establecementos definitivamente.
- A formación empírica, transmitida de pais a fillos nas carpinterías, deu e está a dar produtos de alta calidade e fiabilidade no mar, pero na actualidade é insuficiente para nun novo escenario de renovación tecnolóxica e consideración das compoñentes medioambiental e de control de calidade no devalar das carpinterías de ribeira

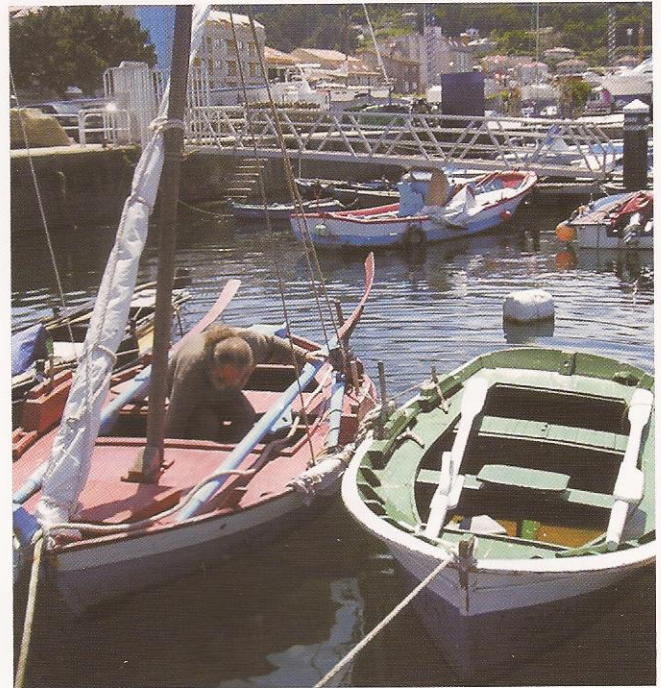
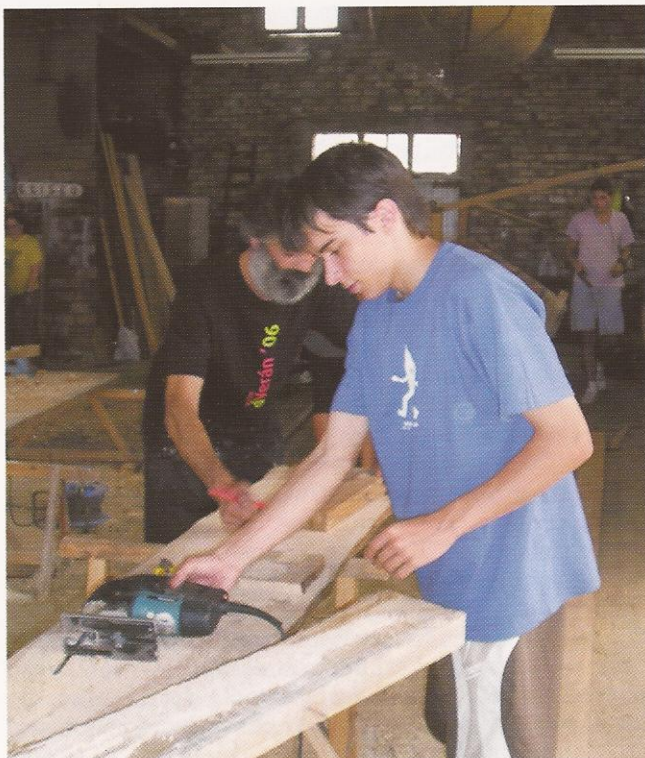


CAUSAS E PROBLEMÁTICA DO DECLIVE

Para rematar, faremos referencia a algunhas estratexias que poidan favorecer o futuro desenvolvemento do sector:

- Incrementar o valor engadido dos produtos mediante a fórmula do barco “chave na man”, atendendo non só á construción do casco e da cabina mellorando a habitabilidade dos interiores, mais tamén ao deseño das formas, mecánica, electrónica e apartado administrativo. O devandito permitirá un maior beneficio á empresa e unha maior retribución aos profesionais, fixando a estes no sector.
- Practicar a polivalencia, tanto no que se refire ás técnicas do traballo en madeira (tradicionalas, novas tecnoloxías, mixtas) como á combinación de distintos materiais na construción naval tanto para o sector produtivo (pesca, acuicultura), como para a náutica de recreo, como para o apartado que poderíamos denominar cultural.
- Apostar pola formación tanto no ámbito da xestión empresarial como dos profesionais, facendo fincapé na aprendizaxe das novas técnicas (informática, novos métodos de impermeabilizado e pegado, combinación de materiais, etc.) de traballo da madeira. Posta en marcha dun centro permanente de formación en carpintería naval, que asegure tanto a formación teórica como as prácticas nas empresas do sector.
- Achegar os axentes de I+D+i ao sector, mediante unha política de cooperación coa Universidade e outros organismos (CIS Madera) mediante convenios e becas.
- Potenciar a recentemente (2007) constituída Asociación de Carpinteiros de Ribeira de Galicia (AGALCARI), como representante dos intereses do sector no seu conxunto e como interlocutora da Administración.

- Reclamar unha maior atención da Administración, que pode ter múltiples concrecións; entre elas:
 - Axudas á modernización dos estaleiros, promovendo así mesmo a diversificación de produtos máis alá das propias embarcacións (tratamento de interiores de calidade, construción de peiraos e paseos marítimos en madeira, casas de madeira...).
 - Contribuír a unha mellor valoración dos produtos e da propia profesión por parte da sociedade, mediante a promoción da imaxe xeral do sector, a presenza en salóns e eventos náuticos, a edición de publicacións, dos sistemas de publicidade das empresas, etc.
 - Xunto con diversos organismos (Inspección de Buques, Universidade...) traballar na confección dun regulamento para a construción de buques en madeira, que contemple as novas técnicas e materiais e, a través dunha inspección máis eficaz, posibilite un efectivo control de calidade das materias primas e dos produtos, dando lugar a unha posible denominación de orixe.
 - Apoio á construción dun prototipo de barco de pesca que, mediante a mestura das novas técnicas de construción e das tradicionais, sexa eficiente nas súas prestacións, mantemento e consumo enerxético.
- Valorizar as cualidades medioambientais, de sustentabilidade e consumo responsable da construción naval en madeira.
- Procurar unha mudanza na política forestal, cara a unha xestión sustentable do monte e a produción de madeiras de calidade a prezos competitivos.



- Fomentar por parte da Administración autonómica a construción de réplicas ou rehabilitación de embarcacións tradicionais ou históricas, mediante un paquete de medidas, tales como:
 - Incremento das pequenas axudas existentes ao día de hoxe, que non cobren nin de lonxe a demanda potencial.
 - Negociar coa Administración do Estado a eliminación das trabas existentes para a navegación dos barcos rehabilitados procedentes da 3ª Lista (pesca).
 - Solucionar os problemas derivados da aplicación da actual normativa de seguridade ás embarcacións de interese patrimonial.
- Procurar unha maior relación entre a construción naval en madeira e os museos do mar existentes ou en proxecto, mediante protocolos de colaboración ou a presenza de obradoiros de carpintería de ribeira nos proxectos museolóxicos. Deste xeito, amais de conservar e poñer en valor a carpintería de ribeira como artesanía, poderíanse acadar os seguintes obxectivos:
 - Restaurar embarcacións ou construír réplicas tanto para as coleccións museísticas como para entidades locais, asociacións ou particulares.
 - Dinamizar a proposta museística, mediante o traballo cara ao público.
 - Realizar cursiños ou stages de formación para as persoas amantes da profesión.

Neste eido, a conservación da carpintería de Purro na Banda do Río de Bueu, vista como complemento das instalacións do Museo Massó, é unha iniciativa que debe ser defendida diante dos organismos competentes, tanto polos colectivos cidadáns como polo Concello e a propia dirección do Museo.