

A photograph of a coastal town built on a hillside. In the foreground, a large, powerful wave is crashing over a paved promenade, creating a massive spray of white water. The town's buildings, with various colored roofs, are visible in the background, partially obscured by the mist and spray of the wave.

OS GALOS

REVISTA DE DIVULGACIÓN
DA CULTURA MARÍTIMA
E FLUVIAL

BUEU 2018
Nº 12

05 GALLOS

Mantemento de embarcacións de madeira

Consellos da carpintaría de ribeira Pacho de Castropol

Carlos Roberto de Pacho



Normalmente as embarcacións tradicionais de madeira eran usadas para a pesca, e consecuentemente navegaban todo o ano no mar. A obra viva non sufría, o mar axudaba a conservar a madeira, salvo polas incrustacións mariñas e *o bicho* (a broma), o verme *teredo navalis* que perfora a madeira dos barcos. Antigamente a obra viva “queimabase” con madeira de toxo para retirar a galipota (Blake, piche ou brea) e raspábanse os fondos. Logo, enzoufábase de novo con galipota que había que quen-tar porque era moi densa.

O meu pai, Carlos de Pacho, lembra que a compraban na ferraxaría-efectos navais que atendían as fillas do Axudante de Mariña de Ribadeo. Pero dispensábana de mala gaña porque eran “señoritas de uña fina” e non querían luxarse con aquela sustancia viscosa e fedorenta. Despois tiña que volver baixar ao porto e coller a lancha de pasaxe de volta ao peirao asturiano de Castropol. Reco-lía a súa bicicleta que deixara acobi-llada detrás do bar Risón e pedaleaba tres quilómetros coa lata aberta ata chegar ao estaleiro.



Ata a aparición das pinturas patentes (desincrus-tantes) a broca (broma: *teredo navalis*) foi un autén-tico problema que mesmo fixo naufragar a máis dun barco. En troques, a obra morta estaba todo o ano exposta ás inclemencias do tempo, o que provocaba a pudrición da madeira.

A masilla para tapar poros e os ocos que deixa a cravazón ao embutir as puntas, fabricábase no pro-pio estaleiro mesturando dúas medidas de aceite de liñaza por unha de branco-españa (po branco de car-bonato de calcio). Nalgunha carpintaría de ribeira á mestura engadíannlle serrín a vontade. Cando o seu uso pasou a ser de recreo comezáronse a gardar as embarcacións durante o inverno, agardando ao pe-ríodo estival para botar a embarcación de novo ao mar. Este é o caso que imos tratar.

Invernaxe

Débesse gardar nun lugar próximo ao mar (am-biente mariño), que estea cuberto e pechado, que non sexa moi ventilado, pero si con algo de humida-de para que o casco non abra (que non aumente de tamaño á mínima fenda que hai entre as táboas do banzo). Na contorna da Ría do Eo son moi usadas antigas palleiras (construcións onde se gardaba a herba seca nos casaríos gandeiros da comarca).

Mantemento anual

Chega o bo tempo e non faltan deve-zos de saír a navegar, hai que “sacar” o bote, o balandro, a barquiña, a dorna, a gamela... Quince días antes da súa saí-da ao mar débese realizar o mante-mento da embarcación. Retíranse todos os cabos, os paneis (piso), pau, verga e vela, remos, temón, rizón, mo-



tor foraborda... A continuación, débese lavar o casco con auga e unha esponxa e se estivese moi suxa ou con incrustacións, cunha hidrolavadora a presión. Rascarase toda a pintura ou verniz solto cunha espátula e lixa de man. Comprobarase se hai algunha táboa que reclavar, en tal caso hanse de embutir as puntas cun botador. E procederase ao emplastecido de todos os danos (cabezas de puntas e rozaduras). Para o emplastecido usarase masilla de carpinteiro que se debe abrandar amasándoa cun pouco de aceite de liñaza. Actualmente existe masilla de poliéster para madeira (cemento para carrozarías) que para usala mestúraselle un pouco de secante, produto que xa vén incluído ao comprarmos o produto. Déixase secar media hora e líxase manualmente ou cunha lixadora orbital eléctrica ata igualar as superficies. No interior do casco várense cunha escoba ou cepillo todos os restos do lixado e recóllense



cunha espátula e un caldeiro; queda mellor cunha aspiradora industrial se a houbese. Un trapo vello sêvenos para eliminar o po superficial que puidese quedar tanto no interior como no exterior da embarcación.

O clima é un factor importante para poder pintar se non é posible facelo nunha zona cuberta. Buscar dous ou tres días con bo tempo e nunca pintar con néboa, baixo un sol abrasador ou con excesivo vento que arrastre po. Xa se pode empezar a pintar ou vernizar con pintura ou verniz. Existen no mercado unha ampla variedade de marcas e prezos, pero é recomendable que sexan mariñas.



A pintura ou a verniz hanse de rebaixar co disolvente recomendado polo fabricante. É aconsellable que a pintura estea algo solta porque se está moi densa pódese correr. Débese pintar mollando xenerosamente a brocha e con pasadas rápidas, comezando pola parte superior e dando pasadas horizontais. Mellor é pintar a man cun bo pincel de pelo longo, aínda que se se ten destreza pódese axudar con rolete pequeno. O pintado a pistola débese deixar para as embarcacións de fibra. Non é conveniente dar máis dunha man lixeira ao ano porque senón a embarcación colle moitas capas de pintura. O habitual é que, aos paneis, ás tillas de proa e popa e ás cubertas se lles aplique aceite de teka (antigamente usábase o aceite de liñaza), mesmo se o interior non estivese pintado ou vernizado é aconsellable esta imprimación por deixar traspasar á madeira. Todo este proceso pódenos levar dous días.



Mantemento intensivo

Dependendo do que se faga sufrir á nosa embarcación, realizarase un mantemento de maior calado cada tres ou catro anos, sempre supondo que saia ao mar só no período estival. Se navegase todo o ano o mantemento sería como moito cada dous anos. É conveniente lixar cunha radial eléctrica (amoladora) todo o fondo (obra viva) ata atopar a madeira, á que se lle ha de dar un protector de fondo, previo ás dúas mans de patente. Para evitar que desapareza a liña de flotación é conveniente marcala repasándoa cunha trincha roma fendida co martelo. Hai que comprobar se no casco houberse algún rumbo (bura-co ou remendo) que puidese comezar a podrecer.



Isto é máis probable que ocorra na obra morta. Se é necesario cambiarase algunha táboa, ou calquera parte da embarcación afectada pola podremia. Mesmo pode ser necesario cambiar aqueles elementos de madeira que serven de amarre (bitas, cornamusas, chumaceiras e toletes). Previo ao emplastecido e pintado, hanse carenar con estopa alcatroada de cánabo todos os topes entre táboas que se teñan cambiado. Hai que ter en conta que se a embarcación estivo a facer auga mentres navegaba, débense carenar as costuras entre táboas, e nos encontros das táboas do banzo co codaste, quilla e alefriz do branqui (roda). Este labor de carena debe ser realizado por un experto calafate, como o meu irmán Martín, que manexa con mestría o mazo e os ferros de carenar para asegurar a perfecta estanqueidade da embarcación.



Tras da carena, toca o emplastecido con masilla de poliéster e lixado, tal como se describiu anteriormente. Se se colocaron táboas novas ou se lixaron zonas do casco que deixasen ao descuberto a madeira, débese dar unha primeira man de minio para evitar a corrosión da cravazón. Tras desta, aplicarase unha man de pintura selladora. Unha vez teña secado, lixarase a man lixeiramente para quitar as rugosidades e feluxe da madeira e taparanse os pequenos poros que quedasen con masilla de carpinteiro. Tras dunha primeira man de pintura lixeira, ao día seguinte aplicarase a última, para rematar coa segunda man de patente na obra viva seguindo a liña de flotación que se marcou previamente. Se se quixese adornar a embarcación cun verduguillo (faixa de pintura estreita e horizontal baixo os careis do cos-



tado, usualmente dunha cor rechamante como o vermello) é necesario colocar cinta de carroceiro a ambos os dous lados para evitar saírnos. Antigamente, os carpinteiros facían unha fendadura cunha gubia na táboa para que servise de guía. Non nos podemos esquecer de volver pintar ou repasar o nome e folio (matrícula) cunha cor que destaque sobre a pintura. A pintura da patente é moi boa porque é moi difícil que se corra ao pintar. Actualmente moita xente encarga adhesivos nunha imprenta para saír do paso, pero eu prefiro ver os folios caligrafados e pintados a man, como o fai o meu tío Pepe.

O interior hase rascar máis a fondo e as tillas de proa e popa, os corredores, os bancos e os paneis (as zonas que se pisan e máis sofren) hanse lixar completamente, no caso de que estean vernizados, xa que a verniz tende a escascarillar. Todo o proceso anterior de lixado, rascado e pintado debeselle realizar a todos os elementos desmontables da embarcación: paneis, tapas de tillas, remos, paus e verga, aínda que

estes últimos adoitan estar vernizados. Os traballos no interior e o forro da embarcación débense ir simultaneamente, pero téñ que quedar pintada por dentro antes de darlle a capa de pintura final ao exterior.

Proceso final

Unha vez rematada a obra, é aconsellable que todas aquelas pequenas embarcacións que non dispoñan de motor central, nin que estean pechadas con cuberta, se enchan con auga ata pasar un pouco da obra viva e deixalas un par de días para que inchen as táboas e se pechen todas as costuras. Poida que ao principio perda auga como un cesto, pero a medida que as táboas inchan, o casco sélase.

As embarcacións con construción a tope son máis propensas a abrirse que as de trincado. Ademais, o uso actual de madeiras máis densas, como o iroko, en detrimento do piñeiro marítimo, aumenta este factor. É entón cando se baleira, sécase ben e vólvese a equipar con paneis, tapas de tillas se as houberse, pau, verga coa vela aparelhada, temón, remos, motor foraborda e depósito de combustible, bomba de autoachique coa súa correspondente batería e todos aqueles elementos de seguridade esixidos pola normativa vixente. Agora é o momento de chamar a tres ou catro amigos que nos axuden a botar a nosa embarcación a navegar para volver sentir a brisa mariña das nosas rías.

