



OS GALOS

REVISTA DE DIVULGACIÓN
DA CULTURA MARÍTIMA
E FLUVIAL

BUEU 2018
Nº 12

A construción do novo bote polbeiro *Vila de Bueu*



A Asociación Os Galos de Bueu embarcou nun ambicioso proxecto que está xa dando fermosos resultados hoxe en día. O seu presidente Victor contounos como se fixo esta obra.

Todo empezou dous anos atrás cando foron adquiridas as madeiras para a construción dun novo bote polbeiro, un pouco máis grande que os anteriores con 5 metros de eslora.



Reuníamonos un grupo de socios galos co mestre carpinteiro Manolo Purro na nave de Pescadoira todas as tardes dos martes e baixo a súa supervisión iníciáanse as tarefas de construción do bote.

Prepáranse as madeiras para cortar e montar a **roda, a quilla e o codaste**. Por enriba desta columna vertebral montáronse as **cuadernas**, empezando polas maestras, as centrais, que son iguais e á vez máis anchas que o resto. Despois vanse poñendo cara a popa e cara a proa.

Cando está todo “encuadernado”, colócase a **cinta**, que é un bance interior que une todas as cuadernas por dentro do barco. Nesa cinta é onde vai apoiado o corredor, e pónselle un banco no medio para darlle máis consistencia ao barco (no caso de darlle un golpe lateral, repártese mellor toda a forza do impacto no barco).

En canto Purro tivo máis dispoñibilidade, as citas aumentaron, os artesáns, aspirantes a carpinteiros galos pasaron a reunirse os martes e os xoves. Ao final tamén ían os sábados e incluso os domingos.

O mestre deixaballe tarefas aos alumnos, eles facían horas extras e cando volvían no seguinte martes xa tiñan os deberes feitos:

- Facer a fagonadura da caña do timón que el lles marcara previamente.



- Cortar os bancos e darlle as caídas correspondentes en cada cuaderna
- Recortar o temón,
- Preparar mastro, verga e vara...
- ...

Feito todo isto, empézase a bancear:

Primeiro o **bance de aparadura**, que é o que vai máis cerca da quilla. De aí o seu nome “*a par da quilla*”. Igual que a cinta suxeita as cuadernas por enriba, o bance suxeita as devanditas cuadernas por abaixo, pegadas á quilla. Continúase polo **bance paralelo á cinta**.

Despois ponse o de abaixo por fóra. Logo van subindo os bancos de abaixo, e baixando os de arriba, ata chegar ao centro que é o punto máis ancho, onde se colocan os **bancos de fecho** (son os que fechan o barco). A cinta vai por dentro, e por fóra vai o bance de cubrir. Nese primeiro bance, á altura do corredor, irán os embornais que son os buracos de desague.

Unha vez forrado o barco pasan a poñer as **remadoiras** (onde se apoian os remos) que constan de tres pezas: dúas de madeira de pino e unha de madeira de carballo chamada *luchadora*, onde se colocará o tolete para suxeitar o remo.

O barco leva catro remadoiras: dúas ao medio e dúas a popa. As de popa levan só dúas pezas e a galla.

Cando xa están feitas as remadoiras, córtanse e redondéanse ben as cuadernas para poñer o **carel**, isto é a chapa superior que tapa o primeiro bance. Este proceso ten tres fases. 1- Dende a popa ata a primeira remadoira. 2- De remadoira a remadoira. 3- Dende a remadoira do medio ata a proa.

Agora queda poñerlle a **coberta: a tilla e o cofiño**. A tilla é a cuberta de proa, onde vai o **talmo** ou tapa que accede ao interior, onde se gardan cabos e rizóns. O **cofiño** é a cuberta de popa, que vai enriba do banco de escota (chámase así o banco porque nel van os dous buracos para pasar o cabo de escota). No cofiño tamén se gardan os pertrechos necesarios a bordo.

Tamén se lle fai a **fogonadura**, de madeira de carballo, onde se introducirá o pau ou mastro.

Todo isto remátase co **junquillo**, unha peza que se pon ao redor de toda a bañeira, pera evitar que a auga, que chega ao corredor das bandas e á cuberta, entre no interior do barco.



Tamén hai que facerlle a **pica**, de madeira de carballo. Ten tres posicións, en función da inclinación que se lle queira dar ao mastro. Colócase entallada entre tres cuadernas e nela encaixará o pau.

A continuación fanse os **mamparos**, un para o vireiro rematado con unhas tapas. E o mamparo de proa que é onde vai a porta da tilla.



No momento de poñer as **panas** (o chan do bote) deciden facelas de 4 centímetros de grosor. Normalmente son de 2 cm. Ademais, o barco lástrase con pedras, pero deste xeito, co peso a maiores que terán estas panas máis grosas pensan que se pode evitar o feito de ter que lastrar despois o barco.

A continuación colócanse **os ferros** de proa para suxeitar o puño de amura na proa, os ferros para a driza e os ferros para enganchar o temón.

Preparase o **temón, a verga e a vara de portar, botavara ou tamén chamada tangón.**



O mestre carpinteiro Manolo Purro

Con todo isto acábase o traballo de construción en carpintería e chégase a última fase: o embeleceamento. Pulir o barco. Dar mans e mans de aceite de teka (antes dábase de liñaza). Marcar a linea de flotación. Darlle imprimación e patente. Debuxar o anagrama e poñerlle o folio e o nome ao bote. Deseñar e encargar a vela.

Logo disto, que non por decilo de corrido, leva menos tempo realizalo, botarase ao mar para facer as probas de navegación. Despois subirase de novo, para facer a botadura oficial concidindo co Encontro de Embarcacións Tradicionais de Bueu no mes de xullo deste ano.

Se alguén está interesado en coñecer datos máis pormenorizados e precisos sobre o bote, dende estas páxinas suxerímoslle que lean o interesante libro de Fidel Simes Martínez “O bote polbeiro de Bueu”.

Ademáis, Lidia encargouse de facer unha gravación de todo este proceso de construción con intención de ter un documento gráfico do evento para o futuro.

Con todo este traballo, os aprendices de carpinteiros de ribeira de Bueu, que dito sexa de paso son un reducido grupo de socios entre os que destacan: **Lidia, Carmela, Victor, Rosendo, Alvaro, Suso, Martín, Alberto, Curra, Angel, Fidel, Nano, Samuel e... pode que algún mais.**

Como é lóxico, todos eles están ansiosos por probar o barco feito coas súas mans, o seu esforzo e o seu tempo. Grazas por facelo.

Noraboa compañeiros pola vosa obra, ánimo para disfrutala.

