



# Conversas no Varadoiro

Ana Gil



O varadoiro ou mariña seca

*Bueu, como vila mariñeira, tén a súa propia mariña seca onde os armadores poden facer cada tempada a imprescindible varada preventiva para poñer a punto os barcos, e poder evitar problemas maiores ou complicacións propias do desgaste e uso das embarcacións. Ademais fanse as melloras estéticas externas, que son as máis visibles, como chorrealas para quitarlles o arneirón e as barbas, pintalas ou darlles patente.*

## Un elemento imprescindible

O travel ou elevador-transportador funciona dende hai case 20 anos. A súa xestión depende da Confraría de pescadores San Martiño de Bueu. Este espazo dalle servizo aos barcos da área do concello e a outros da contorna. Neles deberían traballar os propios donos pero, como sabemos, hai una serie de profesionais que se sosteñen arredor da súa intervención como electricistas, pintores, carpinteiros... Todos eles son algúns dos especialistas que precisan os armadores e mariñeiros para facer estes traballos de arranxo e reparación.

Antes de contar con este recinto, os barcos subían polas vías que estaban nas ramplas do chan neste mesmo espazo onde estamos agora pero obviamente era moito máis incómodo traballar neles. Aquel sistema de fileiras de barcos tiña certas desvantaxes porque, se ben podían estar varios na mesma vía, á hora de botalos á auga, había de facerse sempre en orde inversa ao de subida (o que subía primeiro era logo o último en baixar). En troques, agora é máis doado movelos, podendo subir os barcos aos berces para traballar máis comodamente neles, ou baixalos e botalos no mar con relativa orde ou, as

veces, podemos pensar que tamén con relativa desorde. Ademais, o recinto foi mellorando co paso do tempo, na actualidade este recinto está pechado, ten una grúa pequena e outra grúa-travel para colgar os



O "travel lift" do porto



barcos mais grandes e transportalos ata os berces. Podemos ver a devandita grúa na primeira foto, así como a cabina de mando nesta de arriba.

O traballo do travel vai por rachas. De cara ao verán entran máis barcos. Nos meses de maio e xuño veñen os do polbo e teñen que estar abaixo en xullo. Os do mexillón tamén veñen cando teñen libre e os patróns aproveitan cando teñen veda (paradas biolóxicas), aínda que en certos casos de emerxencia, non queda máis remedio que subir a reparar, cadre cando cadre. Pero tamén hai días nos que non hai case ningún barco na explanada.

Ao cargo desta instalación está un operario, nado en Meira, onde os seus pais teñen un estaleiro aínda en uso pero como hai anos fixo o servizo militar en Bueu, xa quedou aquí para sempre. Namorou e casou en Bueu. Quería que nos contase algunha anécdota interesante, pero só nos conta que lle gusta o seu traballo aquí e tamén a xente de Bueu pois a súa percepción dos buenenses é que son boa xente porque son tranquilos e pouco conflictivos. Séntese ben acollido neste concello e está moi contento de ter asentado aquí entre a xente desta vila.

### Falamos cun carpinteiro de ribeira

-Na miña modesta opinión “este é un sector de enxeñería ao que non se lle dá ningunha importancia”. Non se potencian os barcos de madeira, non hai publicidade, nin promoción deste sector, aínda sabendo que cando estaba en auge, lle daba traballo aos madeireiros e aserradeiros que viven complementándose con nós. Agora sómente se pensa que o des-

tino da madeira é para as celulosas, e iso que non compiten unha coa outra: A fábrica de celulosa precisa eucaliptos, os barcos constrúense con piñeiro. Hoxendía, os montes non están igual de atendidos e coidados coma antes, xa non se plantan tantos piñeiros, porque claro, necesítanse moitos anos para que saian boas árbores. Ademáis, se cortas un eucalipto xa nacen centos deles, pero os piñeiros non se reproducen con tanta facilidade. Outro inimigo do sector son os incendios... Hai una chea de inconvenientes que se poderían solucionar, pero non sei ben por que non se fai. Parece que non hai moito interese en promocionar os barcos de madeira.

-Eu non lle quero reprochar nada a ningún político pero hai cousas que hai que dicir. As políticas que se aplican, terían ou teñen que favorecer a todos os sectores por igual, e non máis a uns que a outros: celulosas, madeireiros, estaleiros, mariñeiros, redeiras, pescantinas, hostaleiros...

-Aquí, os barcos que non son de madeira son de ferro ou de fibra de poliéster e aí radica o problema principal, o tema das subvencións. Se restauras un barco de madeira, danche un tanto por cen de subvención, mentres que se ti mercas un barco novo, danche o dobre. Claro, así é que os mariñeiros van mercando dos outros e deixan os tradicionais de madeira. Poida que se se lles facilitase a restauración, non os irían pasando ao desguace. Parece mentira, porque ata son máis quentes e seguros, pero...

-Se miras aquí a este mariñeiro, está facendo a reparación dun barco que rompeu cinco barraganetes, a cinta da obra morta, os rexistros, as falquillas, as



Grúa fixa



tapas, as “almohadillas”... Cada peza de madeira dun barco, cada táboa ten o seu nome. Ao redor deste tipo de construcións hai todo un arte.

-É una pena que se vaian perdendo estas embarcacións.



-Cando paseas por algún porto, de Galicia ou do mundo enteiro, verás como nos que haxa destes barcos de madeira, robustos e consistentes, parece que lle dan certo prestixio ao pobo. Porque claro, cando ves os barcos de vela modernos, si, están bonitos, mais non din nada especial porque son semellantes todos. Pero se miras os barcos pesqueiros, enténdese mellor a vida do lugar, danlle outro aire, outro valor ao porto, penso eu.

-Nós, no noso estaleiro, construímos todo pipo de barcos, grandes ou pequenos como as chalanas, e tamén facemos bateas. Pero hai un par de anos, reconstruímos un barco que fora ao fondo. Era un barco que chocara cun barco máis grande... non acordo ben como foi a cousa. O caso é que ese barco montouse en Vigo, e despois do afundimento, reflotouse. Daquela, un home interesouse por el, gustoulle tanto que lle pediu permiso ao dono para subir a bordo para facer una réplica. Sempre coa axuda dun carpinteiro de ribeira, sacándolle catro puntos de referencia, podes reproducilo. Isto é como cando un enxeñeiro de coches mira un coche, e pode sacar un modelo similar. Pois os barcos tamén. Este tipo de barcos non se fan con moldes senón con plantillas, case a ollo. Un carpinteiro de ribeira toma certos puntos de referencia e a partir de aí saca unha plantilla dun barco novo: poslle a quilla, pos a proa,



pos a popa, dúas ou tres cadernas no medio, tres á popa, tres á proa... E, segundo o gusto e o ollo do que constrúe, o barco sae!

-Mira este barco por exemplo, é de poliéster, pero ven sendo una copia dun barco de madeira. Moitos destes barcos están copiados porque con pouquiños GT(\*) aos mariñeiros cúndelles máis facer destes barcos. Antes facíanse os barcos por eslora e manga, pero agora para encargarse un barco novo, a cada armador concédennlle como una licenza de construción que é de tantos “gtes”. Non sei canto custa cada GT. Segundo cantos “gts” teñas na túa escritura así poderás facer o barco de calquera material.

*\*GT Significa Gross Tons. É unha medida de arqueo bruto: o sumatorio de volumes de todos os espazos pechados do buque. Isto inclúe espazos de carga, máquinas, habitación, pañois, tanques, etc. .*

Esa é outra cousa que penso eu que está mal feita. Cómo é que se pode vender unha escritura dun barco de madeira, para facer un de poliéster coa mesma escritura? Isto, sabes cómo debía ser? E que aquí ninguén tén a culpa. Xustifícanse con que é cousa das esixencias de Europa. Pero... o propio sería que cando desguazas un barco, a escritura morra. É coma un coche: cando morre o coche, morre a escritura. Pois un barco debería ser igual. Pero non é así, ti podes desguazar un barco e con esa mesma escritura facer un barco novo, ou venderlla a outro para facer o barco. A min paréceme que isto quere una revisión.

-O barco co burato na proa que aparece na foto, petou de noite nunha batea. A pesares de que, no que se refire ao traballo de carpintería, tería solución xa que se podería reparar toda esa estrutura que rompeu, aínda así, o barco vai para o desguace porque todo o demais sáelle carísimo ao armador: entre a electrónica toda nova, o motor novo... O golpe pode parecer pouco por afora, pero por dentro, aínda tén máis danos dos que se ven. É una pena, pero, é así.

-Esa é outra das cousas que che pasan. Cando ti pagas un seguro, fas unha valoración do barco e pagas por ese valor, pero cando o perdes, como neste caso, páganche só unha parte do valor.





Entón, para que che cobran como se valesse tanto, se ao final só cho pagan pola metade? Así como non van ir á ruina os mariñeiros? Parece mentira, pero para desfacerse dun barco aínda tés que pagar. Por poñer un exemplo, este barco que temos aquí, para que o dono se desfaga del, tén que pagar unha boa cantidade de euros: tén que vir una máquina a sacarlle o aceiro, o motor e todo iso para reciclalo nun forno en Santiago. Sen contar co que lle custou reflotalo, que non foi pouco. Así que claro, quen vai querelos!

Para rematar, fainos unha última reflexión sobre este oficio:

- O oficio de carpintería de ribeira sempre estivo mal pagado. Danlle máis mérito ás horas de traballo dun mecánico que vén cunha chave inglesa, que a nós. E se o pensas, resulta que un carpinteiro de ri-



beira, cando constrúe un barco fai una obra de enxeñería. Logo realmente somos enxeñeiros. O enxeñeiro fai os planos, si, pero o verdadeiro traballo faino o carpinteiro de ribeira. Na mesma comparación con coches: o mecánico tén un título, o carpinteiro de ribeira non. É un oficio ben fermoso que require moitas horas de traballo para a súa aprendizaxe. Cada barco é unha obra de enxeñería, unha obra de arte por dicilo dalgún xeito. Por iso, eu penso que se lle debería dar máis valor e publicidade.

Os carpinteiros de ribeira non teñen quen os represente en ningún lado. Mira, antes só por aquí, hai a penas corenta anos, había moitas carpinterías de ribeira, non sei contalas con exactitude...



Pero máis de cincuenta seguro: en Santa Cristina, Domaio, Meira, Moaña, Cangas, Bueu, Marín... E agora xa nin tantos carpinteiros quedan. Claramente, hai que dicir que debería poñerse en valor esta profesión.

-Esta reflexión lembroume o que me contaba un técnico de electrodomésticos, de cando foi a unha casa para reparar unha lavadora. Chegou, mirou, e apretou un parafuso, solucionando así o problema. Cobrou 60 euros por ese traballo. Ante as reticencias do cliente para pagar, díxolle o técnico: "*Non che cobro polo que fago, senón polo que sei*".

Se cadra, aos carpinteiros de ribeira habería que facerlles máis caso, polo que saben e polo que fan.