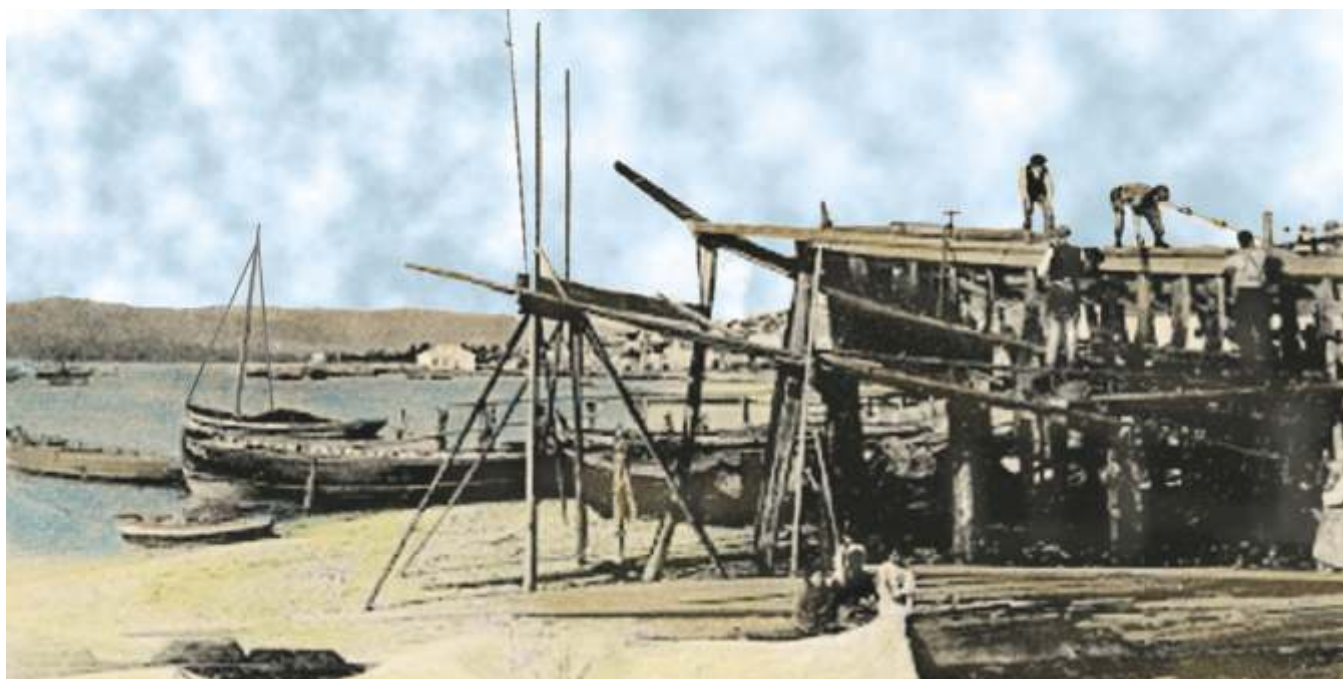


# ***Carpinteiros de ribeira na bisbarra de Marín (1880-1890) Estudo das embarcacións<sup>1</sup>***

*Lino J. Pazos*

Enténdese por carpinteiro aquel home que con coñecementos, maioritariamente transmitidos polos seus maiores, se dedica á construción de embarcacións, especializándose nalgúns casos nun modelo ou clase determinada, ou facendo todo aquilo que lle pida o armador. Di Navarrete no seu “*Diccionario Marítimo español*”, que *carpinteiro é o que traballa ou labra as pezas da madeira que se empregan para formar unha embarcación*. E efectivamente, acolléndonos a unha das acepcións dese termo, labrar é darlle forma á madeira, convertendo unhas simples táboas nun barco que poda manterse a flote mentres navega...



Asteleiro na Praia do Tombo. Cantodarea a comezos do século XX

A nosa intención é coñecer aos carpinteiros dos que temos datos contrastados, tipos de embarcacións feitas por eles, entre 1880 e 1890, e, na maioría dos casos, o lugar onde traballaban, aínda que é de todos coñecido que nalgunhas xeiras, estes profesionais se desprazaban a determinados lugares ou

praias, coas súas ferramentas, para construír algún barco, chegando incluso a levantar un alboio onde resgardarse das inclemencias do tempo, todo isto efémero.

Cremos que para entender de carpintería é imprescindible ter un perfecto coñecemento da madei-

---

<sup>1</sup> Para realizar este traballo contei coa colaboración de J. M. Budiño Carlés, que foi quen de organizar o ficheiro de embarcacións.

ra, da súa corta, que debería facerse coa lúa min-  
guante, preferentemente nos meses de decembro,  
xaneiro ou febreiro (nese intre o zume baixa ás raí-  
ces, polo que o tronco ten menos humidade e terá  
menos enfermidades e pragas cando sexa cortado);  
os mesmos carpinteiros desprazábanse en ocasións  
ata os montes para comprobar as árbores e aquelas  
polas coas que sería máis doado facer as cadernas,  
rodas ou codastes, sobre todo nas embarcacións de  
maior porte. Tamén contaban coas cuadrillas<sup>2</sup> que  
abatían as árbores e cortaban as toradas no monte  
baixándoas en carros de bois ata os estaleiros, onde  
as amoreaban para despois facer as táboas no serra-  
doiro, que non sempre pertencía ao carpinteiro.



A Nova Marina en Combarro. Ano 2000

<sup>2</sup> Contábanos Manuel González, Purro, mestre carpinteiro dos estaleiros da Banda do Río, de Bueu, que nos anos cincuenta, e posteriores, do século XX, traballaban no monte cortando árbores para as carpinterías, unha cuadrilla coñecida como “*dos portugueses*”, que facían ese traballo á perfección, dende botalos abaixo ata a súa entrega, transportados en carros de bois ata a porta dos seus estaleiros.

<sup>3</sup> Entre a maquinaria adoitaba existir unha fragua coa que quentaban os ferros de calafatear, machadas e demais utensilios de ferro, para podelos afiar ou endereitar, unha pequena engra, sarxentas, afiadador das follas das serras, recipientes para quentar o alcatrán para o calafateado, pinturas, etc.

En realidade, soamente os máis importantes con-  
taban con serra de cinta que puidese facelas de dife-  
rentes medidas e grosos, limitándose ao uso de fer-  
ramentas de man, serrón, aixola, machada cun bo  
gume, etc.<sup>3</sup>, coas que darlle a forma final, axustán-  
doas ás necesidades do barco.

Na maioría dos casos, as táboas eran somerxidas  
na auga do mar antes da súa utilización co fin de sa-  
carlle o zume e así evitar que apodrecesen, ou polo  
menos que se retardase ese proceso. Tense por certo  
que cando un carpinteiro é capaz de darlle vida a un  
sinxelo bote, que navegue perfectamente, ese mes-  
mo artesán é tamén quen de construír un barco de  
altura, sempre que as súas instalacións e ferramen-  
ta, operarios, etc., llo permitisen.

As primeiras anotacións que conseguimos extraer  
dos Libros de “*Asiento*”, aínda que incompletos, iso  
si, indicánnos que os barcos, construídos con made-  
iras do país, piñeiro, sobre todo, e carballo para as  
cadernas ou rodas e codastes, na súa maioría, non  
duraban máis aló dunha ducia de anos, con honro-  
sas excepcións. Así, vemos que no mes de xullo de  
1880 matricúlase en Marín tres embarcacións,  
dúas lanchas e un bote, enviándose esas mesmas  
lanchas ao despece, unha aos 12 anos, e a outra a tan  
só cinco; o bote duraría nove. Nestes listados con-  
sultados comezan a figurar (1880-1890), aínda que  
non en todos os apuntamentos, os mestres carpinte-  
iros de ribeira que se adicaban á construción dos bar-  
cos, dos que rescatamos os seus nomes, esloras, etc.

Cando se estuden estes datos habería que ter en  
conta, para comprendermos o gran número de  
embarcacións construídas, que nos falan dunha im-  
portante demanda de peixe, debido posiblemente á  
crise que sufriu a pesca na costa francesa, cando de-  
sapareceu practicamente a presenza de sardiña nas  
súas costas. Aínda que non temos referencias claras  
de que o peixe o mercaran noutros portos, neste ca-  
so español, di Xabier Brisset no seu artigo “*2ª Gue-  
rra polas sardiñas (III)...*”, publicado na revista

“Nova Ardentia” nº 15 (2023), “*Cando xa existían máis de 160 fábricas (en Francia) e un negocio en franca expansión, sufriron a primeira crise da sardiña durante varios anos consecutivos (de 1880 a 1887, agás 1883) nos que as descargas nos seus peiraos quedaron reducidas a menos da metade. Entón, para poder atender a demanda, algúns fabricantes viron de procurar as sardiñas nas costas cantábricas e atlánticas da península Ibérica...*”. Ao citar os nomes das embarcacións tamén podemos percibir o cambio que pouco a pouco se vai notando entre os armadores, que deixan de bautizalas cos nomes do santoral, santos ou virxes, sobre todo, pasando a utilizar os das súas mulleres, xentilicios, etc.

### Carpinteiros

**Julián Acuña**<sup>4</sup> (Areosa), con estaleiro<sup>5</sup> en Marín, botaría 17 botes de diferentes esloras, que van dende os 3,07 do *Tauro*, 4,87 do *Vad-Ras*, 4,59 do *Cáncer*, 3,84 do denominado *Dormido*, 4,28 *Gallego*, 6,47 *Perico*, 5,69 *Leviatán*, 6,07 *Hortensia*, 5,24 *Manuel*, 5,79 *Venus*, 6,02 *Peregrina*, 5,44 *Amador*, 4,24 *Pájaro*, 5,03 *Eduardo* (que foi o último que construíu nesta década), e os botes de tráfico, *Cuco*, de 6,33, *Adolfo* 6,00 e o *Feliz*, de 8,20. Tamén construíu cinco lanchas de considerables esloras, así, a *Géminis* acadou os 8,20 metros, *Isabel*, 11,30<sup>6</sup>, a *Felicidad*, 7,86, *Nuestra Señora del Triunfo*, 8,57, e 12,90 a *Valiente Espartero*.

Ademais, atreveuse cunha falúa<sup>7</sup>, a *Quince de Mayo*, de 7,84 metros de eslora, un galeón, bautizado como *Primitivo y Secundino e Los Gemelos*, de 11,74 metros, mandado construír polo fomentador da salga José Rocafort e Paratcha, de Marín, posiblemente para a compra de peixe a flote (*Fomentadores...*). En total, Julián Acuña construíu 24

embarcacións que sumaron un total de 159,58 metros de eslora.

**Ignacio Cadilla**, de Marín, botou dúas lanchas, a *Galicia*, de 6,58 metros de eslora, e a “*C y D*”, de 7,14 (valorada en 315 pts.). José María Cadilla, que traballou en Marín e Cantoarena, construíu un total de trece lanchas, entre los 5,76 metros de eslora y los 9,34 da *Victoria*, aínda que a maioría roldaban os oito metros. Así, nas súas instalacións botáronse a *Maruja*, de 7,80 metros, a *Garibaldi*, de 7,75, *La Peregrina*, de 7,78, Juan, 7,40, *Joven Bernarda*, 7,96, *San Antonio*, de 5,76, a *Victoria*, citada, de 9,34, *Navarra*, de 8,30, *Abril*, 8,49, *Benita*, 7,80, *Concepción*, 7,40, *Peregrina*, 8,60, e *Mariano*, de 8,55 metros.



*Terceira*, da Asoc. Ronsel, de Marín, fondeada en Pontevedra

**Cadilla** tamén construíría, nestes anos, catro botes, o *Tigre*, que acadarían os 4,90, *Charino*, para o servizo do porto, de 6,21, e o *Teresa* de 7,20, o mes-

<sup>4</sup> Atopamos un Julián Acuña e un Julián Acuña Areosa, que consideramos unha soa persoa, aínda que puidesen ser pai e fillo, o mesmo que Ignacio Cadilla e José María Cadilla, ou o caso dos Souto.

<sup>5</sup> Estes carpinteiros que citamos, todos eles recollidos nos listados da Capitanía Marítima de Marín e AHP de Pontevedra, posiblemente viviran das reparacións noutros barcos, ou incluso que exerceran de carpinteiros en terra, facendo carros do país (información facilitada por Gabriel Torres), botando pisos ou colocando portas, incluso de “*blanco*”, mobles para as vivendas dos seus conveciños, etc.

<sup>6</sup> Esta embarcación podería considerarse como *lancha volanteira*, que se diferencia das de relinga que eran o resto das construídas en Marín, pola súa eslora, que chegaba a acadar os 15 metros.

<sup>7</sup> O *Diccionario Marítimo* de Amich apunta que, “*Hacia finales del siglo XIX (espazo de tempo que nos ocupa), bote al servicio de la autoridad del puerto*”.

mo que o *Gordito*. As lanchas sumarían 102,93 metros de eslora, mentres que os botes acadarían os 25,51, aportando un total de 128,44 metros á flota. Como podemos apreciar por estes datos o Sr. Cadilla especializouse na construción de lanchas, aínda que non lle facía ascos a construír algúns botes.

**Antonio Fandiño**, de Marín, matricularía dous botes; o *Carmen*, de 4,12 metros de eslora, e o *Cecilita*, de 3,93. Ademais, atreveríase a construír unha lancha que acadaría os 11,80 metros, unha das máis grandes das que temos noticias nestes anos, nomeada *Ángela*. En total Antonio Fandiño aportaría á flota da ría 19,85 metros de eslora cos seus tres barcos.



Construción dunha lancha. Novembro 2001

**Juan Fandiño**, de Marín, aparece por primeira vez nos documentos consultados en febreiro de 1886, deixando de figurar Antonio Fandiño, polo que consideramos que serían pai e fillo. Botaría catro botes nestes cinco anos que restaban da década; o *Ángela*, de 5,96 metros de eslora, Francisco, de 4,83, *Frasquito*, 6,57, e un bote para o servizo no río, bautizado *Lérez*, de 5,65. Tamén botaría dúas lanchas, a *Pepita*, de 6,80, e *Pilar*, de 8 metros. O segundo membro da saga dos Fandiño construíría seis embarcacións que sumarían 37,81 metros de esloras.

**Manuel Fariña** (Cerrillo, Corbello, ou Carballo), traballaría en Loira, Agüete, Ardán e Estribela. As dúbidas medran con este carpinteiro que cremos era unha soa persoa, e así o facemos figurar, xa que os apelidos que aparecen nos documentos consultados

difiren entre eles, pasando de Cerrillo, Corbello a Carballo, sen solución de continuidade. Para complicar máis a cousa, os lugares onde traballou foron, Loira, Ardán, Estribela e Agüete, considerando que construía sobre as praias, a opción máis crible, e así o declaraba na Capitanía. Manuel Fariña atreveríase con case todo, botando botes, lanchas, e incluso un par de dornas, que ata agora non tiñamos visto.

Vintedous botes lanzou ao mar este prolífico carpinteiro (se é un so); o *Leonor*, de 6,20 metros de eslora, os 6,10, do *Emilia*, 5,24 do *Aldebarán*, 4,21 *Luchador*, 6,29, *San Ramón*, 6,59 do *San José*, 4,23 *Justo*, 4,83 *El Buen Viaje*, 6,62 *El Traidor*, 5,85 *San Benito*, 4,70 *Josefa*, 4,30 *Carmen*, 5,64 *La Rosa*, 4,28 *El Dirigido*, 4,70 *San José*, 4,28 *Boluntario (sic)*, 5,28 *La Luna*, 4,22 do *Rosalía*, 4,30 do *Argentino*, 4,76 do *Manolo*, 4,53 do *Fariña 1º*, e os 4,36 metros do *Tomás*.

En canto ás lanchas, Fariña botou oito unidades; *Carmen*, de 6,17 metros, *Pilar*, de 6,19, *Joaquina* de 6,24, *La Teresa*, 5,85, *Esperanza* 6,25, *El Héroe* 6,35, *Artículo* 6,83, e a *Sin Igual*, de 7,12. Ademais, como dixemos, o Sr. Fariña construíu dúas dornas, descoñecendo se foron de tope ou clásicas; unha, de 5,64 metros de eslora, nomeada *Sol*, e outra de 6,36, bautizada *Ardán*. Entre as 32 embarcacións sumaban 174,51 metros de eslora, dos que 12 correspondían ás dornas.

**Luciano Pardavila**, que botou os seus barcos en Marín e Mogor, tamén lle daba a todos os paus, que se di coloquialmente, así, foi quen de botar un par de botes, unha lancha e incluso unha dorna, traballando cara ao fin da década estudada, tanto que a lancha, nomeada *César*, de 10,12 metros de eslora, matriculouse en outubro de 1890. Os botes, de 4,17 e 5 metros bautizáronse como *Neptuno* e *Rosario*, respectivamente, e a dorna, de 5,47 metros de eslora, sería nomeada *El Amor*.

**Antonio de Santiago** (Fernández), de Marín, era un destacado membro da saga dos Santiago, que agrupaba carpinteiros e armadores, tratantes de pescado e outros empresarios que deixarían unha imprecedoira pegada na sociedade marinense que chega ata nosos días.

Vinte catro botes construíría este activo carpinteiro no seu estaleiro posiblemente instalado na praia da Comboa, ademais doutras vinte lanchas de pesca, o que o convirte no carpinteiro de ribeira máis importante da ría de Pontevedra, con corenta e catro embarcacións botadas neste período. Os botes, entre os que destaca o *Caseopea (sic)*, de 7,10 metros de eslora, arrancan co *Pepe*, de 4,21, os 4,04 do *Dudoso*, o bote de tráfico, *Virgen de los Dolores*, de 5,89, os 4,45 do *Benita*, 5,64 do *Rosario de Santiago*, 4,78, *Destino*, 4,63, *Madrugador*, 4,51, *Joven Antonio*, 4,57, *Americano*, 5,40, *Crisanto*, 5,80, *Pájaro*, 4,53, *Dolores*, 4,79, *Rosa*, 6,60, *Teresa*, 5,03, *Indalecia Díaz*, 5,90, *Febrero*, 5,10, *Por Esta Vez*, 5,05, *Oriental*, 5,40, *Marciana*, 5,70, *Antonio*, 4,28, *Francisca*, 5,78, *Nueva Carmen*, e os 5,44 do *Rufina Blanca*.

Das vinte lanchas construídas nesta época (1880-1890), sobresa a *Carmen*, cos seus 9,65 metros de eslora, sendo a menor a *Centelleador*, de tan so 6,47; o resto foron a *Soledad*, de 8,12, a primeira que se botou, *López*, de 7,53, *Luisa*, de 7,80, *Industriosa*, de 8,72, *Dominante*, de 8,85, *Pontevedresa*, 6,75, *Pilar del Norte*, 7,50, *Segunda Agradecida*, 7,57, *Miércoles*, 8,22, *Telmo*, 8,88, *Marciana*, 7,70, *Alfonso XII*, 8,50, *Princesa de Asturias*, 8,84, *María Carmen*, 9,03, *Aurora*, 8,33, *Saturna*, 9,47, *Martín*, de 8, e *El Valiente*, de 7,56, a última botada en 1890. Como pode verse, a maioría das lanchas botadas nestes anos superaban os 7,50 metros.

En total Antonio de Santiago aportaría á flota 124,62 metros de esloras, cos vinte catro botes construídos, e os 164,49 das vinte lanchas, o que nos dá un total de corenta e catro barcos e 289,11 metros de esloras.

Nos mesmos anos que traballaba Antonio de Santiago, atopamos a **Gabriel Santiago Villanueva**, posiblemente fillo ou sobriño (tentaremos aclarar o parentesco), que botaría entre Marín e Cantoarena 21 embarcacións; sete botes e catorce lanchas.

A flota de botes estaba formada polo *Divertido*, de 4,33 metros de eslora, *Enrique*, de 8,34, *Moscón*, 4,63, *Joven Pepito*, 4,60, *Consuelo*, 5,46, *Mercurio*, 6,10, e o *Lagarto*, de 4,03, o último que botou en 1890. En canto ás 14 lanchas, destacaríamos á *Carmen*, que acadaría os 10,09 metros de eslora, ou a

*Adelina*, con 8,80, as demais irían dende os 4,67 da *San José*, 6,22 *Aries*, 6,94 *Alcahueta*, 7,73 *Ignacia*, 7,80 *Libra*, e os mesmos (7,80) para a *Concepción*, os 7,96 da *Joven Dolores*, 8 metros *Virgo*, 8,06 *Vencedor de Pedro*, 8,48 da *Carmen*, 8,49 *La Descubierta*, e os 8,60 da *Dos Hermanos*. As 21 embarcacións matriculadas en Marín, aportarían á flota da ría un total de 147,13 metros de esloras, correspondéndolle 37,49 metros aos botes e 109,64 ás lanchas.



Bote A Pulso. Xullo 2000

**Ignacio (María) Souto**, ao que atopamos traballando en Ardán, Santo Tomé (de Piñeiro) ou Agüete, botou un total de 14 botes, polo que poderíamos consideralo como un especialista na construción deste tipo de embarcacións, e dúas dornas. Os botes, non serían de moi grandes dimensións; o menor acadaría 3,84 metros de eslora e o maior os 6,57, predominando os que estaban arredor dos catro e medio.

Arrancaríaa o Sr. Souto construíndo o *Agramunt*, de 6,18 metros de eslora, continuando co *San Blas*, de 4,44, *Francisco Pérez*, 4,44, *Quevedo*, de 4,48, *Alfonso*, 6,57, *Casimiro*, 5,05, *Dolores*, 4,09, *Agustín*, 4,83, *Marte*, 4,78, *Listo*, 4,30, *Joven Dolores*, 5,49, *Y...irt*, 5,22, *El Lindo*, 4,21, e o *San Vicente*, de 3,84, o máis pequeno.

Como dicíamos, Souto tamén botou dúas dornas, a *Monitor*, que acadaría os 3,84 (posible dorna polbeira), e a *Dolores*, de 5,15, seguramente xeiteira. As 16 embarcacións aportaría á flota da ría 76,91 metros de esloras, correspondéndolle 67,92 aos botes e tan so 8,99 ás dornas.

Houbo tamén unha serie de carpinteiros que construíron tan so unha embarcación, posiblemente para eles mesmos ou achegados, ou eses son os datos que

chegaron as nosas mans. Así, Simón Agulla construíu un bote en Marín nomeado *Leo*, de 6,57 metros de eslora. Imaxinamos que se trata do empresario da salga Simón Agulla Solabarrieta, que no último terzo do século XIX posuía fábricas en Marín e Beluso.

**Tomás Cadilla**, de Marín, posiblemente membro da saga dos Cadilla xa citados, botou en agosto de 1889 unha lancha nomeada *Francisca*, de 7,78 metros de eslora.

**Manuel García**, de Marín como carpinteiro de ribeira, matriculou un bote nomeado *Carmen*, de 5 metros de eslora, aparecendo por primeira e única vez en 1885.



Dornas. Xullo 1999

**Agustín e Manuel Martínez**, posiblemente familia, botaron en Cela e Pontevedra, respectivamente, dous botes, un de 4,43 nomeado *Antonio Pastoriza*, o *San Jorge*, de 4,35 metros e unha balandra de 11,30 metros de eslora nomeada *Rosaura* que se matriculou en Marín o 3 de xullo de 1889. A balandra é unha embarcación de vela, xeralmente dedicada ao tráfico de persoas ou mercadorías, que leva un só pau atiplado, ou sexa que carece de masteleiros, portando unha vela cangrexá e foque.

**Francisco Piñeiro**, de Cela, construíu unha lancha de 11,65 metros de eslora, nomeada *Habanera*, matriculada en Marín o 14 de setembro de 1873. Francisco Rodríguez González, contentaríase con botar un bote de 4,85 metros de eslora, bautizado

*Alfredo*, o mesmo que Andrés Manuel Santiago, de Marín, que construíu un bote de 4,70 metros de eslora, que nomeado *Ignacia*, foi matriculado en Marín o 2 de agosto de 1888. Outro, apelidado Santiago, pero coñecido como Felipe de Cantoarena, matricularía en outubro de 1890 un bote de 5,85 metros, que bautizaría *Vincenti*.

**Nicolás Veiga Arrufana**, de Marín, botaría no mesmo mes de outubro de 1890 un bote nomeado *Dos Amigos*, de 4,80 metros de eslora. O apelido Arrufana estaba ligado á salga dende os anos trinta do século que nos ocupa (ver *Fomentadores...*).

E finalizamos este percorrido polos carpinteiros de ribeira que traballaban na bisbarra de Marín con **Antonio Vidal**, que botaría o 24 de outubro de 1887 un bote nomeado *Manuel*.

### Embarcacións

Pouco a pouco, os armadores foron deixando de bautizar as súas embarcacións con nomes extraídos do santoral, deixando de verse aqueles centos de barcos denominados *Virgen del Carmen*, *San José*, *San Miguel*, etc., e comezan a ollarse os nomes das mulleres, pais, fillos, etc.

Así, das embarcacións estudadas neste traballo vemos que ata o firmamento ten o seu espazo, con nomes como *Venus*, *Cáncer*, *Leo*, *La Luna*, *Caseopea*; incluso algúns nomes relacionados con persoeros, como, *Valiente Espartero*, *Garibaldi*, *Princesa de Asturias*; topónimos, *Galicia*, *Navarra*, *Ardán*; xentilicios, *Argentino*, *Americano*, *Galego...*; o curiosos, como *Vad-Ras* (recordando a batalla), *Leviatán*, *Pájaro*, *Dormido*, *Gordito*, *Luchador*, *Sin Igual*, *Dudoso*, *Centelleador*, *Dominante*, *Miércoles*, ou incluso a ocorrencia dun armador, que seguramente non cría nas supersticións, que bautizou o seu barco como *Lagarto...*

Os vinte e un carpinteiros localizados neste período estudado que abarca os anos comprendidos entre 1880 e 1890 construíron e matricularon en Marín un total de 181 embarcacións<sup>8</sup>, que lle aportaron á flota da ría 1.143 metros de esloras; encabezadas polos botes, dos que se botaron cento cinco, seguidos das

<sup>8</sup> En realidade, en Marín matriculáronse 196 embarcacións, xa que dalgunhas non temos referencia dos seus construtores. Os custes declarados deben tomarse con precaución, pois sobre eles pagábanse os impostos, e moitas veces non eran reais.

sesenta e oito lanchas, por tan so catro dornas, unha falúa, un galeón e unha balandra.

Chama a atención que non houbera armadores que apostasen polo tráfico de persoas e mercadorías, como acontecía en portos como Noia, Corme, Vigo, etc., e que as dornas, que tanto pesaban na flota de Bueu, a penas tivesen presenza entre os encargos feitos aos artesáns marinenses. Quizais, algún día se faga unha comparativa entre as flotas da ría e veremos en realidade como estaban distribuídos os diferentes tipos de embarcacións, o que nos daría unha visión completa dos aparellos utilizados, zonas de pesca, polas súas esloras, puntais, etc.

### O valor das embarcacións

O custe das embarcacións variaban ostensiblemente segundo fora o carpinteiro escollido, ademais de ter que contar coas necesidades de cada armador, aínda que, con excepcións, levaban un prezo por metro de eslora bastante común.

Cada artesán tería a súa tarifa, relacionada directamente coa madeira empregada; piñeiro para os costados e carballo para as cadernas, baos, roda ou codaste; os cravos utilizados; de ferro, incluso galvanizado, ou cobre, xeralmente utilizados na obra viva naquelas embarcacións que se supoñía ían durar máis; as poleas necesarias, se é que encargábase tamén de aparelhar a embarcación, cousa que non sabemos a ciencia certa, o pau, ou paus, remos, fondeo, cabos, etc., si podían ir no prezo, o que incrementaría considerablemente o custe final do barco.

Entre as embarcacións estudadas escollemos sen ningún tipo de preferencia, doce, pertencentes a cinco anos diferentes, para intentar buscar un nexo común entre os custes dos diferentes profesionais e o tipo de barco construído.

Así, en 1880 comprobamos que unha lancha de 7,14 metros de eslora tiña un custo de 315 pesetas, mentres que un bote de 6,18 acadaba as 190, o que nos da un prezo por metro de eslora de 44,12 pesetas para a lancha e tan solo 30,74 para o bote. Esta mesma operación a fixemos para 1885; a lancha viña a custar 46,23 pesetas o metro, e o bote 26,83. En 1886 o bote o atopamos a 23,33 (tamén vimos un

de 33,56), mentres que a lancha de 5,76 metros baixaba, como excepción, a 26,41.

En 1888 a lancha, escollida ao azar, custaba 46,36 pesetas o metro, e o bote 23,58; en 1890, último ano estudado, collemos unha lancha que tiña un custe de 49,40 pesetas o metros (outra 26,45) e un bote 19,80.

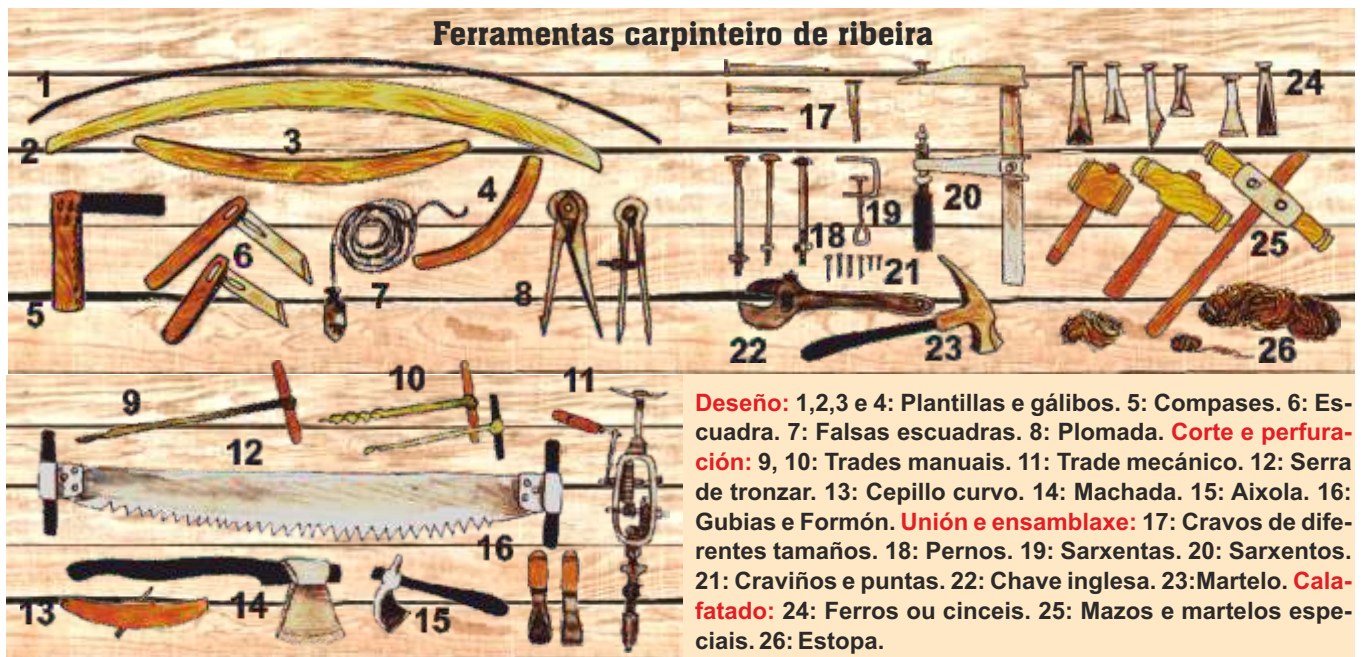
Por certo, de todas estas embarcacións, soamente dúas foron dadas de baixa por efecto dos temporais, tratábase das lanchas nomeadas *Abril* e *Adelina*, as demais foron pasando de man en man ou “*desguazadas por inservibles*”.



Dorna. Xaneiro 1997

Estes datos, que para sacar unha conclusión sería terían que ser máis completos, cousa que non o permite este traballo, apuntan a que a carpintería de ribeira en Marín, e a súa contorna, apenas variou de prezo na década estudada (en realidade foron once anos) movéndose o custe por metro de eslora entre as 40 e as 50 pesetas para as lanchas, e as 19 e as 26 para os botes, moito máis lixeiros, e consecuentemente necesitados de menos madeira, ferraxes, etc., e con menos man de obra.

9 A medida máis utilizada polos carpinteiros eran as cuartas de 21 cm, pero nestes listados oficiais figuran metros.



Chama a atención as poucas dornas botadas nestes anos, o que nos indica que este tipo de embarcación secular a penas era xa utilizada polos mariñeiros do saco da ría, quedando relegada a Bueu e á illa de Ons.

As cinco dornas localizadas neste estudo a penas acadarían os 6 metros de eslora, sendo a maior de 6,36 metros, e a menor, de 3,84, pero dado que este tipo de embarcacións se miden por “cuartas de quilla” e as anotacións oficiais non a fan figurar, quedámonos co que nos di Ricardo Mora naquel imprescindible libro “*Hombres y dornas*”: *Su tamaño oscila entre siete y dieciseis cuartas de quilla que es*

*como las miden. Y, dados los grandes lanzamientos de proa y popa, una dorna de siete cuartas tiene cuatro metros de eslora, y una de dieciseis alcanza los siete metros. Esta última, xeiteira, tiene cubierta la proa, en cuyo espacio, tilla, caben tres hombres tumbados*”<sup>10</sup>.

Os seus armadores eran todos veciños do concello de Marín; Santo Tomé de Piñeiro (dúas) Ardán, Loira e Aguete. Os carpinteiros foron **Ignacio Souto** (dúas) **Manuel Fariña** (dúas), e **Luciano Pardavilla**, de Marín, Ardán, e Santo Tomé, respectivamente. As dornas, nomeadas *Sol* (5,64 metros de eslora), *Monitor* (3,84), *Dolores* (5,15), *Ardán* (6,36) e



Asteleiros da praia da Mouta. Marín 1920

*El Amor* (5,47), tiveron un custe de 80, 50, 100, 160 y 150 pesetas cadansua, o que nos da unha media de 20,40 pesetas metro de eslora.

O carpinteiro **Manuel Fariña** cobrou polas dúas embarcacións construídas, a 14,18 ptas. o metro de eslora (1886) e a 25, 15 en 1890, mentres que **Ignacio Souto**, en 1888, recibiu 13 e 19,45 ptas. e **Luciano Pardavilla**, en outubro de 1890 cobrou a 27,42 pesetas o metro de eslora.

<sup>10</sup> A *Celia*, estudada por Staffan Mörling en “*Las embarcaciones tradicionales de Galicia*”, media sete cuartas de quilla, que supoñían 4,10 metros de eslora, contando cos saíntes de proa e popa.