

■ ■ ■ O estaleiro de Purro

Redacción

A CARPINTERÍA DE RIBEIRA

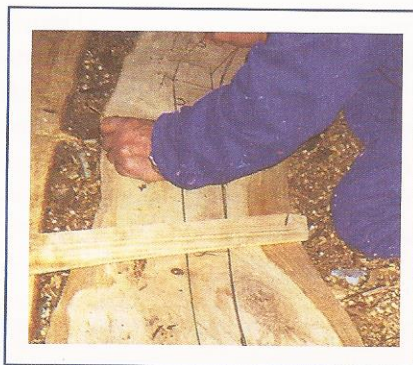
Os carpinteiros de ribeira constitúen unha parte esencial da cultura mariñeira, das súas mans nacen as embarcacións que permiten aos mariñeiros extraer os recursos do mar. A súa actividade orixínase na necesidade dos mariñeiros de posuír unha ferramenta que lles permita acceder aos distintos caladoiros para poder operar coas diferentes artes pesqueiras. É precisamente esta adaptación ao contorno no que se vai desenvolver, xunto coa actividade a que se vai adicar, a que determina as formas e a evolución das diferentes tipoloxías de embarcacións.

Estes artesáns pódense considerar como auténticos enxeñeiros, pois, apoiándose no saber popular transmitido oralmente de xeración en xeración, son capaces de realizar un produto tan complexo como é unha embarcación, no que entran en xogo un número moi amplo de factores, e só o equilibrio entre eles garante un bo resultado.

O capital humano da carpintería de ribeira procedía normalmente da aprendizaxe directa da profesión, mediante a iniciación –aínda xuvenil– nos obradoiros de traballo xa establecidos, resultando bastante común a transmisión familiar do oficio. Tamén era usual que mariñeiros autodidactas practicasen o oficio.

En Galicia, nas súas orixes, os carpinteiros de ribeira maioritariamente non tiñan instalacións fixas, desprazándose de praia en praia, ata o lugar onde tivesen o encargo dun armador, pero sempre buscando zonas abrigadas e calas nas que o mar non prexudicase a súa actividade. Segundo a dimensión da obra podían realizar un pequeno alboio cos sobrantes da madeira polo tempo que duraba a construción. Non ocorría o mesmo naqueles núcleos relevantes de poboación mariñeira, nos que a

demanda favorecía o fixamento da actividade (Ferrol, Vigo, ...).



A partir dos anos corenta resultou relativamente doado a obtención de concesións administrativas para a instalación de estaleiros, facilitándose a creación de infraestruturas fixas e estables mellorando as condicións laborais da profesión, pois o traballo xa non dependía das inclemencias meteorolóxicas.

A carpintería de ribeira, como outros moitos oficios que rodean a pesca de baixura, era un oficio humilde no que só en casos excepcionais conseguiron pasar de ser obradoiros a converterse en verdadeiras factorías industriais. Por isto os talleres son edificios

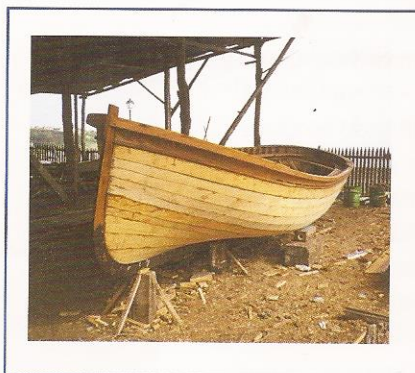
sinxelos, normalmente construídos sobre unha base de pedra rematando o resto da estrutura con madeira que en moitos casos eran sobrantes da propia actividade do taller.

Na actualidade, estase a realizar un gran esforzo de recuperación e conservación do noso patrimonio cultural marítimo, tanto por parte da administración como por asociacións culturais, resultando a carpintería de ribeira unha parte importante desa cultura; por iso temos que poñer os medios e preservar os elementos

relacionados con este oficio.



A CARPINTERÍA DE PURRO



O estaleiro da Banda do Río foi fundado no ano 1920 por José del Río Casal. Este carpinteiro traballaba nun taller situado na praia de Loureiro; posiblemente fose o taller de Benito Martínez Avilleira, que nese tempo tiña o seu obradoiro nesa mesma zona. Ao casar, José del Río Casal decidiu independizarse, solicitando unha concesión administrativa para ocupación de espazo público coa



finalidade de crear un estaleiro, na zona da Banda do Río.

Este obradoiro nos inicios só comprendía a parte máis próxima á rúa Montero Ríos. A elección desta ubicación para o obradoiro non é casual pois nesta zona dábanse as condicións idóneas: boas comunicacións, por estar no medio da vila; unha praia abrigada que permitía facer as botaduras con tranquilidade; e por último a proximidade dun río. Trátase do río Bispo que nesa época aínda sen canalizar percorría a carón do taller, en cuxo cauce se enterraba a madeira como un tratamento de curación. Comentar a modo de anécdota que moitos veciños aseguran que cando se canalizou o río aínda había madeira soterrada.. Esta madeira, xeralmente carballo, estaba destinada á construción de elementos estruturais, a quilla, a roda e o codaste principalmente.

Este taller adicaba a súa produción a embarcacións de pequeno porte: gamelas, chalanas, lanchas xeiteiras, botes polbeiros e, incluso, se chegaron a construír unha ducia de traíñas. Ademais de José del Río traballaba tamén un veciño de Cela, o señor Marcelino.

Esta parte máis antiga estaba formada por unha estrutura constituída por un tellado de dúas augas asentado sobre columnas de pedra. Nela albégase un pequeno faiado no cal se atopa a “tronzadora”, que é a máquina de afiado da serra de cinta; baixo este tellado está colocada a serra de cinta. A serra de cinta está montada dunha forma moi curiosa que sitúa a mesa da serra case que á altura do chan, contando ademais cuns raís; seguramente este deseño busca comodidade á hora de traballar con pezas de grandes dimensións. Esta máquina foi introducida no taller no ano 1945, e era movida por un motor de gas-oil e a máquina de “regruesar” as táboas. Estas dúas ferramentas son a innovación tecnolóxica máis destacada deste oficio e constitúen unhas ferramentas imprescindibles na actualidade, estando presentes en todos os talleres que seguen en activo.

Noutra parte do taller situábase unha pequena oficina, a cal foi construída aproximadamente no ano 1960, polo mesmo tempo que o muro de bloques da fachada (mandado construír por orde do alcalde Massó) e que facía as funcións de almacén para gardar as ferramentas; este elemento foi engadido posteriormente nunha ampliación levada a cabo por outro propietario.

No ano 1938 o estaleiro foi comprado por Rosa Cortizo Cerviño, para o seu fillo José González Cortizo. Ao xubilarse este carpinteiro, a actividade pasou a mans do seu fillo Manuel González Ferradás, ao finar o anterior carpinteiro. Con este cambio de propietario o taller incrementou a súa actividade pasando a construír embarcacións de maiores dimensións, a razón de dúas por ano, sen contar as embarcacións de pequeno porte que seguían a se construír como complemento da actividade.

Este aumento da produción viuse reflectido no número de traballadores, oito empregados nas épocas de maior actividade. Cabe destacar a dous destes operarios, os irmáns Lamosa, que eran os encargados de botar a madeira no monte e preparar as táboas, empregando para este fin a serra portuguesa. Esta elección e preparación da madeira no monte remóntase aos mesmos inicios da carpintería de ribeira, e resulta curioso comprobar como se mantivo ata hai pouco tempo.

Coa implantación do motor como método de propulsión principal, as embarcacións aumentaron as súas dimensións, o que fixo necesario a ampliación das instalacións. Ampliacións que se realizaron en varias fases e que lle conferiu o aspecto tan peculiar que presenta na actualidade. Estas obras realizáronse ao redor do ano 1975, primeiro cara á serra de Freire e logo cara ao mar.



No ano 1988 constrúese un muro de abrigo para protexer as casas das maruxías; esta obra provocou a destrución das vías de varada do estaleiro. Esta estrutura estaba composta por tres raís paralelos, dous laterais á mesma altura e o central máis baixo, a modo de “v”. Estes raís apoiábanse nuns pilotes de madeira enterrados na area da praia; as vías tiñan unha lonxitude aproximada de 30 metros.

A perda desta infraestrutura provocou que entre os anos 1986 e 1988 se construísen dous barcos a carón do porto pesqueiro, nun alboio levantado para esta obra: o primeiro foi *O Galaico* que tiña unha eslora total de 21.70 metros e 16 de quilla. A súa manga era de 6.20 metros e tiña un puntal de 2.52 metros; é un dos de maiores dimensións contruídos por Manuel González Ferradás. Aproveitando a infraestrutura, Purro construíu despois para si un barco da batea.

Outra embarcación salientable polas súas dimensións foi *O Sibaniño*, botado no ano 1973, que tiña 19 metros de quilla. Precisamente o seu tamaño provocou diversas curiosidades: durante a súa construción ocupouse parcialmente a rúa; o carpinteiro comenta a modo de anécdota que a proa estaba tan preto das casas de enfronte que cun pequeno salto se podía pasar do balcón ao barco; na botadura as vías de varada cederan polo peso, provocando que a embarcación quedase detida no medio do seu percorrido sen chegar ao mar, prolongando a botadura ata a seguinte preamar despois de solucionar o perance.

O outro espazo da carpintería é aquel descuberto orientado cara ao actual paseo da praia, destinado á almacenaxe e secado da madeira, xeralmente formando tesoiras verticais.

A implantación das bateas nas Rías Baixas abriu un novo mercado para os carpinteiros de ribeira, e supuxo unha carga de traballo importante durante estes últimos anos.

O estaleiro de Purro está ligado intimamente á historia marítima recente do concello de Bueu: foi a derradeira carpintería de ribeira en activo; nela traballaron e se formaron moitos profesionais e veciños nosos; nela construíronse infinidade de embarcacións, moitas delas en activo na actualidade. O seu peculiar aspecto converteuse en parte da paixase urbana de Bueu, actuando como referente do noso concello

unha vez destruídos aqueles outros bens urbanísticos susceptibles de ocupar tal lugar (fachada da fábrica de Alonso, ...), de modo que nalgunhas páxinas web publicadas en Internet aparece como un símbolo tanto da vila como da carpintería de ribeira. Son tamén varias as publicacións de diversos autores que fan mención a este taller.

A súa imaxe é un vinculo de unión entre o pobo de Bueu e o seu pasado, sempre vencellado aos barcos e o mar.

O FUTURO

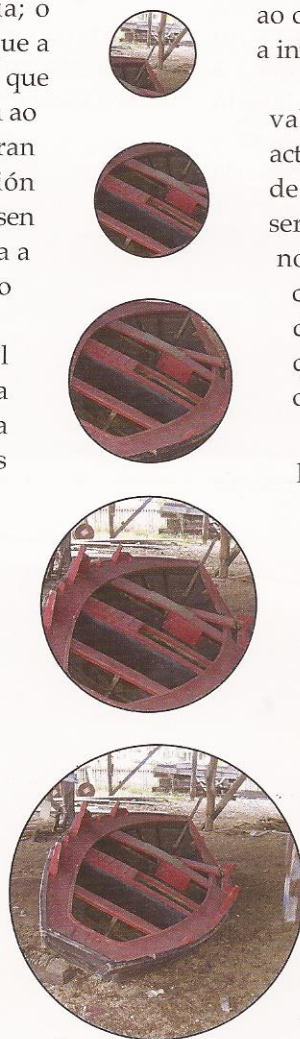
Son moitos os exemplos existentes tanto aplicados á carpintería de ribeira en concreto como aqueles outros de recuperación etnográfica nas súas múltiples facetas repartidos por toda a xeografía europea. Neste caso de Bueu, a actuación sobre este taller móstrase como un exemplo de conservación e revalorización da cultura tradicional. Non se trata de aplicar ningunha solución preexistente senón de buscar unha solución adaptada ao contorno social no que se pretende desenvolver a iniciativa.

Para iso, resulta preciso iniciar un proceso que valore todas aquelas ideas sobre as diferentes actividades ou usos que se poderían dar ao estaleiro de Purro. Que dúbida cabe que o primeiro paso sería a realización dun amplo proxecto museístico, no que se valorasen todas as posibilidades, así como as reformas ou arranxos precisos para o desenvolvemento das diferentes actividades ás que se poida adicar, sempre coa temática da carpintería de ribeira como eixo vertebrador.

Propónse tamén o desenvolvemento dunha parte viva, na que se trataría de ter unha actividade que permita aos visitantes poder seguir de cerca a construción dunha embarcación, e poder observar as diferentes técnicas que empregan estes artesáns para crear unha embarcación a partir dunha morea de táboas.

O estaleiro de Purro constituiría, xunto co Museo Massó e as embarcacións da Asociación Os Galos, un referente da cultura marítima, podendo converterse o obradoiro nun elemento único e diferenciador da nosa vila, favorecendo o seu atractivo non só cultural senón tamén turístico —non debe esquecerse que o Museo Massó tivo o ano pasado 20.000 visitas—.

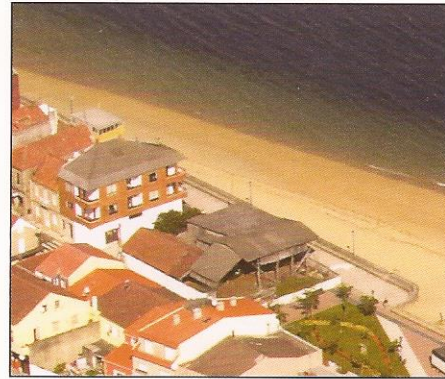
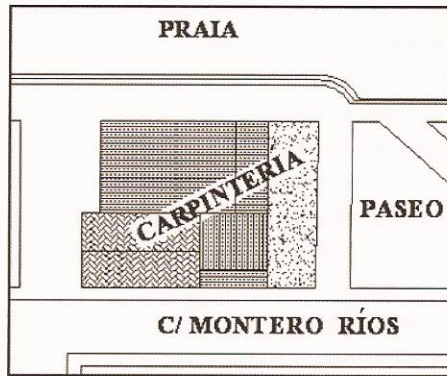
Co pulo que está vivindo este universo etnográfico





a escala europea, dende a Bretaña francesa ao Mediterráneo, sen esquecer os países nórdicos ou os Países Baixos, a recuperación do taller de Purro contribuiría a estabilizar e focalizar en Bueu a oferta etnográfica de carácter marítimo da comarca de Pontevedra, creándose ao mesmo tempo os elementos necesarios para afrontar o liderado nas Rías Baixas, ou o que é case o mesmo, en Galicia.

Por todo isto o noso pobo ten unha oportunidade única.



UNHA EXPERIENCIA SEMELLANTE

Astillero "Ontziola"

<http://www.albaola.com/secciones/ontziola/>

¿Qué es Ontziola? Ontziola es un Centro de investigación y construcción de embarcaciones tradicionales. Fue inaugurado en junio del 2000, gracias a la colaboración entre Albaola y la Agencia de Desarrollo Comarcal cuya dedicación e interés hizo posible este proyecto.

El trabajo en Ontziola comienza con una exhaustiva investigación, con el fin de conocer la morfología de las embarcaciones que han sido características de la costa vasca. A continuación se construyen réplicas rigurosas de ellas a la vista del público, el cual es testigo del proceso artesanal, y puede seguir todas las fases del trabajo, desde la quilla hasta la botadura.

Ontziola es, para la asociación Albaola, el medio de recuperar la tipología específica de las embarcaciones tradicionales vascas. En ellas hay una adaptación óptima al medio físico para el que fueron concebidas, a las funciones para las que fueron diseñadas y también al colectivo humano que las construía y tripulaba.



Vistas panorámicas da costa vasca

