

Da carpintería de ribeira aos estaleiros

Galicia, vencellada ao mar polos 1.195 kms. de costa e o seu emprazamento na Fisterra atlántica, ten desenvolvido historicamente de xeito destacado as actividades pesqueiras e de cabotaxe, polo que a beiramar galega albergou unha ampla tipoloxía de embarcacións propias tanto da pesca e do marisqueo, como do transporte marítimo.

Existe, pois, unha grande tradición de construción naval no país, singular en todo o contorno peninsular e documentada xa dende o século XII, tempo no que o Arcebispo Xelmírez mandou construír unhas galeras para rexeitar as invasións viquingas; unha tradición mantida posteriormente no século XVIII, coas grandes construcións de navíos de guerra no Arsenal de Ferrol, e culminada no século pasado coa conformación da moderna industria naval na Ría de Vigo.

Neste proceso, a carpintería de ribeira xugou un papel sobranceiro, pois nos seus pendellos o coñecemento empírico dos pescadores, mariñeiros e mestres carpinteiros, posibilitou a construción de todo tipo de barcos adaptados ás diversas necesidades das xentes de mar, ao longo do tempo.

A etapa contemporánea

Polo que sabemos, arredor de 1880 a construción naval estaba estancada en Galicia. A retirada dos veleiros de gran porte, incapaces de competir cos vapores estranxeiros, e o atraso da siderurxia propia, determinaron que tan só pequenos establecementos instalados de maneira temporal nas praias se ocuparan da construción de lanchas e botes de pesca propulsados a remo ou vela, así como dalgunhas embarcacións de cabotaxe de mediano desprazamento. Destacaban xa naquel tempo a importancia das carpinterías de ribeira de O Freixo-Outes (de orixe medieval) e Camposancos, na foz do Miño.

A situación mudará a finais do século XIX, como consecuencia do auxe da industria pesqueira e conserveira na Ría de Vigo e do desenvolvemento dos mercados interiores do peixe fresco. O efecto multiplicador que representaron ambos factores na aparición de novas embarcacións e artes de pesca máis intensivas, é tan coñecido como o cambio radical que viviu a construción naval naquela Ría a partires de entón. Deste xeito, a grande demanda de novas embarcacións de pesca movidas a vapor ou motor, incentivou a reconversión das múltiples carpinterías de ribeira localizadas na Ría devandita en

verdadeiros estaleiros fabrís, pioneiros en todo o litoral peninsular na construción de buques pesqueiros propulsados mecánicamente. Na altura de 1930, cando a empresa “Hijos de J. Barreras” xa construíra os primeiros pesqueiros con casco de ferro que incorporaban adiantos tal que o alumeado eléctrico, a telefonía e o frío, as antigas carpinterías de ribeira do litoral vigués tíñanse transformado en 21 verdadeiras factorías de construción naval, responsables da botadura anual de máis de 150 vapores, cuxos cascos estaban maiormente construídos en madeira e rexistraban unha tonelaxe que representaba a metade de todo o facturado no litoral do Estado español neste eido.

Con todo, o efecto dinamizador da pesca industrial verbo da construción naval tan só foi notorio e duradeiro en Vigo, e de maneira máis moderada en Marín e O Freixo, localidade onde chegaron a traballar a comezos da década dos vinte nada menos que 11 carpinterías. Nestas dúas localidades, os estaleiros ocupáronse no subministro de barcos “parellas” e “bakas” de arrastre, moi aprezadas en toda a beiramar peninsular. Naquel tempo, ademáis, tan só os estaleiros vigueses estaban capacitados para construír vapores completos, pois no resto dos establecementos galegos os carpinteiros facían os cascos e, logo, nos portos base engadíselles a maquinaria.

A Iª Guerra Mundial: unha oportunidade perdida

Pero, antes, a carpintería naval perdería unha oportunidade de ouro para modernizarse, pois os informes oficiais recoñecían que o negocio navieiro e a construción naval foran as actividades máis beneficiadas polas consecuencias da Iª Guerra Mundial. O desmedido aumento dos fretes naquelas circunstancias e a venda masiva de vapores e veleiros aos países contendentes, devolveu o seu esplendor á vela de traballo e, como resultante, á grande construción naval en madeira xa case esquecida. Segundo a prensa daquela época, en maio de 1918 douscentos buques estaban en gradas, entre eles os maiores veleiros construídos nunca (algúns de ata 900 TRB) nas praias da beiramar comprendida entre Ribadeo e A Guarda.

A paz, non obstante, devolveu a normalidade ao tráfico marítimo, e a competencia dos mercantes europeos nun contexto de crise económica que caracterizou os anos vinte do século pasado, eliminou de contado os beneficios astronómicos de navieiros e constructores, de maneira que ambos sectores retornaron en breve á decadencia. Daquela, no ano 1927 só un establecemento continuaba a construír grandes veleiros para as rotas atlánticas: o de Camposancos, pertencente ao industrial madeiro

Constantino Candeira e que aínda existe na actualidade baixo a denominación de “Astilleros Joaquín Castro S.L.”.

Pódese dicir sen temor a nos equivocarnos que a carpintería naval non aproveitou gran cousa da coxuntura favorable, agás na contorna de Vigo que rexistrou no ano 1918 dazaseis novos estaleiros para barcos de madeira. Así, o “Anuario Estadístico de España” correspondente ao ano 1930, sinalaba que a grande maioría das 62 carpinterías de ribeira das que se tiña constancia legal (en realidade habería moitas máis) en Galicia, empregaban entre 1 e 13 operarios y facían embarcacións inferiores a 10 TRB.

Dende a Guerra Civil ate a entrada na UE

Os tempos da República foron de crise no naval da Ría de Vigo, debido aos irregulares resultados dunha industria pesqueira afectada pola sobreproducción. Mal que ben, nunha coxuntura caracterizada pola conflictividade laboral, foise aguantando mediante as reparacións, malia que as novas construcións foron incentivadas polo Estado dende 1934, ano no que por vez primeira se aplicaron primas ao despece de pesqueiros de certo porte, coa finalidade de renovar a frota.

Canto á pequena carpintería naval, deixada á súa sorte ata os nosos días, foise convertendo nunha actividade a cada máis marxinada e descapitalizada. Continuou abastecendo á pequena cabotaxe costeira, que xa albiscaba a súa desaparición a máns do transporte por estrada e, máis que nada, á pesca litoral e artesanal que mantivo unha certa estabilidade ate os anos setenta, malia quedar marxinada do circuito crediticio e das políticas públicas en materia de pesca. Deste xeito, o número de carpinterías foise reducindo aos poucos: en O Freixo, por exemplo, no ano 1961 xa funcionaban tan só seis establecementos. Estancamento tecnolóxico, minifundismo e atención restrinxida ao mercado local, foron as características sobranceiras da pequena construción en madeira durante a posguerra; velaí o Informe relativo ás condicións das carpinterías de ribeira da Ría de Muros e Noia, presentado ao “VIIIº Pleno del Consejo Económico Sindical” da provincia de A Coruña, celebrado no ano 1962: canto á maquinaria, os 17 establecementos existentes “de dereito” na zona (en realidade, funcionaban máis de trinta pequenas carpinterías de ribeira), tan só se contabilizaban “3 sierras de cintas, combinadas con carro y mesa, 3 cepilladoras y 3 regruesadoras”, e o resto eran ferramentas manuais propias do traballo artesán.

A partires dos anos 70 e 80, a construción naval en madeira mantívose en Galicia pola continuidade á baixa da pesca litoral e artesanal (segmentos que reduciron

embarcacións neste período, pero incrementaron a súa tonelaxe), que reunían máis de 5.700 embarcacións de madeira no ano 1989, e polo importante desenvolvemento da acuicultura no interior das rías, o que aumentó a demanda de barcos “bateeiros” nestes anos.

Para finalizar, en 1995, cando as políticas de redución do esforzo pesqueiro procedentes da UE, a propia adaptación do sector á diminución dos recursos e a competencia exercida por outros materiais de construción, xa situaban á carpintería de ribeira ás portas dunha grave crise estrutural, un Estudio Sectorial realizado para a “Federación de Asociaciones Empresariales de Carpintería de Ribera en Galicia”, aínda contabilizaba en Galicia 72 pequenas empresas de construción naval en madeira que empregaban en torno a 450 personas de maneira directa e eran, de lonxe, a máis importante concentración de unidades productivas de todo o litoral español e unha das máis importantes de Europa. Na actualidade, o sector semella ter tocado fondo, reducido nun 60% canto ao emprego e ao número de carpinterías, que, nembargantes, están a realizar un grande esforzo para diversificar a súa produción e xeralizar o uso de novas técnicas de construción en madeira a carón das tradicionais.

Dionísio Pereira