

Estudio tipológico de la construcción tradicional de astilleros en Galicia

Oscar Fuertes Dopico
Joaquín Fernández Madrid

Galicia ha sido y es tierra marinera. El litoral Gallego, desde Ribadeo hasta A Guarda, es soporte y parte de todas las actividades, oficios y modos de vida vinculados al mar. Poseer más de mil kilómetros de costa propició la creación de distintos asentamientos costeros, pudiendo afirmar que en la edad media existían asentamientos con poblaciones marineras, que posteriormente se han convertido en los principales pueblos de pescadores y han constituido a Galicia como país pesquero.

Las poblaciones del litoral vivían de la pesca costera que realizaban en la plataforma continental (Camaño 2006, 49), las especies que llegaban a la costa eran variadas y numerosas, y su captura era fuente de riqueza. En la Edad Media la pesca se realizaba cercando a los peces con redes en el propio borde costero. A partir del siglo XVIII, con la declaración en las ordenanzas de Pontevedra, se extiende el Xeito como método mejor y más útil para la pesca. Este consistía en que dos ó tres marineros se alejaban del borde costero en lancha o dorna para pescar con redes de deriva (Díaz de Rábago 1885, 18). Desde este momento, la actividad pesquera se transforma, generalizándose el uso de las embarcaciones como herramienta para acceder a los distintos caladeros.

La necesidad de adaptación al entorno será lo que va a determinar la evolución de las embarcaciones en madera. Los carpinteros de ribera perfeccionan las técnicas de construcción de las mismas y son los contextos culturales los que estabilizan la morfología de las embarcaciones de la costa gallega (Mörling

2005, 227). Se da en llamar carpintero de ribera al constructor y reparador de embarcaciones de madera y carpintería de ribera a la actividad artesanal de construcción naval en madera, con un claro sentido productivo. En un primer momento el carpintero de ribera se desplazaba de playa en playa, dependiendo de dónde tuviera el encargo, sin tener una instalación fija, ni un claro carácter empresarial. Más adelante el carpintero de ribera se adentra en la construcción de sus propias edificaciones, intentando crearse un techo que le permita trabajar al amparo de la lluvia, dando lugar a importantes piezas de arquitectura a lo largo de la costa.

Según las fuentes disponibles (Carmona 1983), alrededor de 1850 la construcción naval estaba estancada en Galicia, debido a la retirada de los veleros de gran porte y al atraso de la siderurgia autóctona. En 1869 se abolió el monopolio de la sal, lo cual propició la llegada a Galicia de inversores catalanes, para dedicarse a la conserva y salazón de pescado. Este hecho, hizo que se empezaran a encargar numerosas embarcaciones para la pesca. A partir de 1940, resultó más asequible la obtención de concesiones administrativas para la instalación de astilleros o talleres de carpintería, por lo que empezaron a aparecer a lo largo de la costa este tipo de infraestructuras fijas.

El patrimonio marítimo gallego está compuesto por todas y cada una de las manifestaciones ligadas a la actividad marítima de los gallegos (Pereira 2003, 10-11), desde construcciones, objetos y creaciones inmateriales.

MEDIO FÍSICO

Los Astilleros tradicionales jalonan toda la cornisa cantábrica española e incluso el arco atlántico (Taboada y Fuertes 2010). Es Galicia la principal autonomía pesquera del Estado español y la que históricamente ha contado con mayor número de buques construidos en madera debido a su importante riqueza forestal y vocación marítima. El sector de la carpintería de ribera fue puntero en relación al resto de las regiones marítimas españolas y llegó a contar con centenares de instalaciones diseminadas por todas las rías.

Estos brazos de mar que se introducen en el continente creando un litoral recortado, producían incontables zonas naturales de abrigo para las embarcaciones gallegas, y por tanto lugares idóneos para el asentamiento de las carpinterías de ribera, puesto que apaciguaban a las mareas y favorecían la aparición de protecciones físicas. Analizados los asentamientos de las carpinterías de ribera, resulta indicativo que todas ellas se sitúen en el interior de una ría, y dentro de ellas busquen siempre una ensenada (Figura 1).

El astillero se ubica en un lugar protegido de vientos, bien comunicado y con calado suficiente para facilitar el lanzamiento al agua de los barcos con se-

guridad, próximo a un entorno geográfico que asegurase el suministro de materias primas, lo que implicaba la cercanía de bosques con especies adecuadas, y donde existiese una demanda potencial de construcciones en las inmediaciones.

Las carpinterías de ribera son parte indiscutible del territorio que las rodea. Su posición perpendicular a la orilla del mar, el límite difuso de sus cobertizos, la continuidad entre interior y exterior de sus edificaciones, hace que acaben profundamente enraizadas en el paisaje. En todas ellas la construcción busca valerse del entorno para su crecimiento, llegando a inmiscuirse plenamente (Figura 2).



Figura 2
Fotografía del entorno de la Carpintería de ribera Barquiña Farei, ría de Muros-Noia

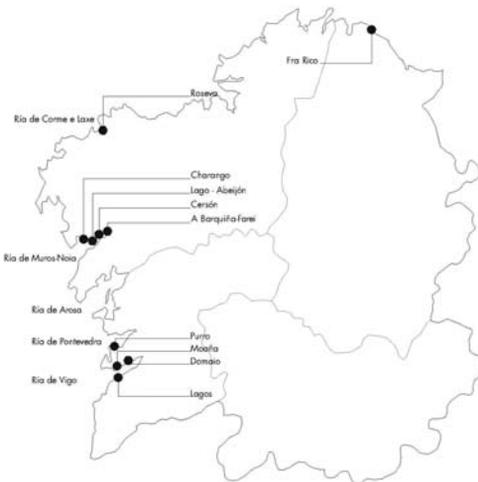


Figura 1
Mapa de la Galicia con la situación de los astilleros tradicionales

TIPOLOGÍA

El objeto de esta comunicación es el estudio de las denominadas carpinterías de ribera o astilleros tradicionales. Estas edificaciones han sufrido desde comienzos del siglo pasado procesos divergentes: bien de abandono y deterioro hasta su desaparición, o bien reconvirtiéndose en modernos astilleros de carácter industrial. Podemos diferenciar dos tipos, Las Carpinterías de ribera y los Astilleros.

El primer tipo lo forman las Carpinterías de ribera. Tienen en común ser anteriores a la primera mitad del siglo XX y estar construidas casi en su totalidad en madera.

Diferenciamos a su vez tres subtipos: 1- Los Cobertizos temporales (Figura 3), aquellas instalaciones de pobre construcción en madera, que únicamente se usaban mientras se construía la embarcación y, una vez finalizada ésta, se eliminaban. 2- Los Talleres de Carpintería, un único volumen en madera, cubierto y con posibilidad de cerramientos de entablado, que a diferencia de los anteriores tenían vocación de permanencia y 3- Astilleros Tradicionales, formados por dos o más edificaciones, generalmente con aserradero asociado, poseían estructuras portantes de madera, cierres verticales de entablado y una estructura de cubierta de enlatado o entablillado de madera, con acabado de teja cerámica.

El segundo tipo lo conforman los Astilleros: instalaciones fijas de construcción de embarcaciones, que bien pueden ser de nueva planta, o que en su origen fueron una carpintería de ribera y se reconvirtieron en un astillero. Poseen estructura metálica o de hor-



Figura 3
Fotografía Cobertizo temporal. (Caamaño 2006)

migón armado, cierre de bloque prefabricado de hormigón, estructura de cubierta compuesta por cerchas prefabricadas de hormigón unidas mediante viguetas prefabricadas y faldones de fibrocemento. Dentro de ellas se fabrican hoy en día, todo tipo de embarcaciones, tanto de madera como fibra o acero.

LOS ASTILLEROS TRADICIONALES A LO LARGO DEL LITORAL GALLEGO.

De las 110 instalaciones inventariadas en el año 2010, 78 han desaparecido, aunque queda constancia de su existencia, y sólo 32 están en pie (Tabla 1), de

| CARPINTERIAS DE RIBERA DEL LITORAL GALLEGO | | | |
|--|------------|--------|-----------------------|
| Nombre | Astilleros | En Uso | Astillero Tradicional |
| Costa Cantábrica | | | |
| Naumariña | | | |
| Fra Rico | | | |
| Cillero | | | |
| Nécega | | | |
| Costa Noroccidental | | | |
| Vila | | | |
| Lorbé | | | |
| H. Emilio Babío Canle | | | |
| H. Julio Medín Pintor | | | |
| Costa da Morte | | | |
| Roseva | | | |
| Hns. Suarez Taboada | | | |
| Baladiño | | | |
| Rías Baixas | | | |
| Barquiña Farei | | | |
| Rates | | | |
| Cerzon | | | |
| Lago-Abejón | | | |
| Abejón Hermanos | | | |
| Amado | | | |
| O Charango | | | |
| Triñanes | | | |
| Ayaso | | | |
| Aguiño | | | |
| Lojo | | | |
| Catoira | | | |
| Mougán | | | |
| Garrido | | | |
| Galiñanes | | | |
| Fernandez Viñas | | | |
| Purro | | | |
| Domaio | | | |
| Moaña | | | |
| Lagos | | | |
| Montenegro | | | |

Tabla 1
Carpinterías de ribera del litoral Gallego

las cuales 22 permanecen en funcionamiento. De acuerdo con la definición que hemos hecho en epígrafe anterior, de las 32 instalaciones que siguen en pie, sólo 10 poseen las características del astillero tradicional. Pasamos a continuación a describir sucintamente cada uno de estos ejemplares:

Empezando nuestro recorrido por la provincia de Lugo, en el noroeste del litoral gallego, es en la ría de San Cibrán, justo en la desembocadura del río Orxas, donde catalogamos la Carpintería de ribera de Francisco Fra Rico. Es de las más antiguas que aún perduran abiertas, con concesión administrativa de 1941, ya pertenecía a familia de carpinteros de ribera, desde 1875, habiendo pasado de generación en generación por las manos de la misma familia. Siguiendo nuestro recorrido por la costa noroccidental, llegamos a la zona de Cedeira, donde en 2001 aun estaba en activo la carpintería de José Antonio Romero, pero fue derruida en 2006 para la ampliación del puerto. Debido a la construcción de los astilleros Ferrolanos, veremos como toda la comarca sufre ese impacto y muchas de las pequeñas carpinterías de ribera de la zona empiezan a desaparecer en la década posterior a 1960, o bien porque los carpinteros de ribera encuentran trabajo en los grandes astilleros, o porque el sector de las embarcaciones tradicionales en madera decae a favor del acero (Aguado 2000, 147).

No será hasta llegar a la Costa da Morte cuando encontremos la siguiente carpintería de ribera, *Astilleros Roseva* (Figura 4), situada en la ensenada de

Cabana de Bergantiños, buscando la protección natural de la costa, y situada en el delta de la desembocadura del río Anllóns. Creada en 1958, *Roseva* es una mezcla de los conceptos anteriormente explicados, puesto que conserva la edificación original íntegramente en madera, lo que podemos denominar astillero tradicional y a la vez ha sufrido un proceso de reconversión, con la incorporación dos naves para la construcción de todo tipo de embarcaciones.

Continuamos nuestro estudio hasta la ría de Muros y Noia, donde se conserva el mayor número de astilleros tradicionales de toda Galicia. En el municipio de Muros, parroquia de Tal, en la ensenada de Bornalle, configurada por la desembocadura del río Rateira, encontramos la Carpintería de ribera del *Charango*. Esta es la instalación más extrema de la serie de carpinterías de ribera que se encuentran en la orilla septentrional de la ría. Volveremos a esta carpintería para su análisis exhaustivo más adelante. Situada ya en el término municipal de Noia, está la Carpintería de *Lago-Abeijón* (Figura 5), en la ensenada de O Freixo, que conserva intacta la carpintería de ribera que creó en su día Domingo González Oca, y que debido a la construcción de 5 naves más se ha convertido en un moderno astillero. En las inmediaciones se conservan restos del muro de piedra de la Carpintería de Ferrín, que se derrumbó en enero de 2009. Continuando nuestro camino y adentrándonos en la ría llegamos a la desembocadura del río Serantes, donde se sitúa la carpintería de ribera de *Cerzón*,



Figura 4
Fotografía de la carpintería de ribera Roseva. Cabana de Bergantiños

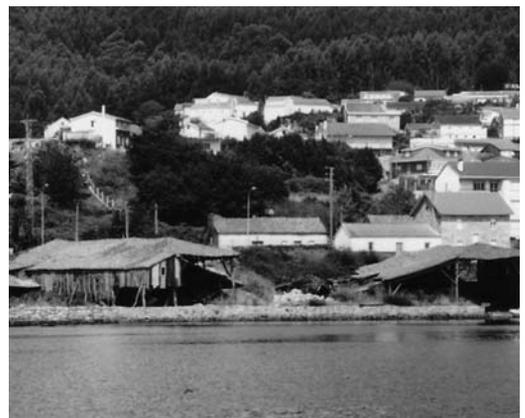


Figura 5
Fotografía de la carpintería de ribera Lago-Abeijón. Ría de muros-noia

y continuando la línea de costa 500 metros aparece la carpintería de ribera de *Barquiña Farei*, que posee embarcadero propio.

Saltamos ahora a la ría de Pontevedra, y llegamos a Bueu, a la carpintería de ribera de Purro, que en la actualidad es la única incluida en el inventario general de patrimonio cultural de la Xunta de Galicia. Al finalizar nuestro recorrido localizamos los tres últimos asentamientos en la ría de Vigo. La carpintería de *Domaio*, en la ensenada de San Simón, y la de *Moaña* también en la cara norte de la ría. Cierra el conjunto el astillero *Lagos* (Figura 6), que fundado en 1915 por Fernando Lagos Carsi, lleva en manos de la misma familia más de 90 años.



Figura 6
Fotografía del interior del astillero Lagos. Vigo

CARACTERÍSTICAS CONSTRUCTIVAS

Nuestro trabajo pretende indagar en las características que poseen en común los astilleros tradicionales. Analizaremos cómo, a pesar de ser edificaciones construidas en diferentes territorios y con diferentes técnicas por distintos carpinteros, poseen importantes similitudes, no sólo funcionales, sino también constructivas y formales.

El carpintero utiliza su conocimiento en el uso de la madera para elevar su propio taller. Con las mismas herramientas y tecnología que usa para las embarcaciones, se construye una instalación que le da cobijo. Inicialmente nos encontramos con estructuras

básicamente en madera, construidas a semejanza de buques invertidos, perfectamente adaptadas a su función: amparar de las adversidades climáticas tanto al carpintero como a la embarcación. El sistema constructivo de estos astilleros aúna el bien hacer de la arquitectura popular en madera y la pericia de los ensamblados de la construcción de embarcaciones tradicionales.

Todas las instalaciones principales están a salvo de la pleamar más alta. Para no distanciarse en exceso de la orilla, se crean diques con muros de piedra que defiendan la plataforma de trabajo. Este muro se rompe para establecer una conexión con el agua mediante una rampa, realizada con tierra apisonada o enlosado de piedra. Habitualmente se colocaban sobre ésta las anguilas de madera, que eran los carriles por donde corría la embarcación hasta llegar a la orilla.

Los Astilleros tradicionales constan de los siguientes elementos: la plataforma de trabajo: una amplia extensión de terreno o playa donde construir la embarcación; la grada: que es la rampa de conexión con el mar; el taller: volumen cerrado para el almacenamiento de las herramientas; el Aserradero: lugar donde se preparaban las escuadrías y se cortaban las piezas de madera y, finalmente, el tinglado: zona de trabajo exterior cubierta, a modo de cobertizo.

Estos dos últimos elementos poseen ligeras estructuras de madera que recuerdan a las cabañas ancestrales, formadas por pies derechos, sobre los que apoyan cerchas de diferentes tipos, todo ello en madera. La cubierta suele ser de entablado o enlatado con acabado de teja cerámica. Los faldones vierten el agua directamente o incorporan canalones elaborados con rollizos de eucalipto, cortados al eje y vaciados. En cualquier caso, destacan por sus soluciones constructivas, que ofrecen un constante ejemplo de coherencia entre la forma construida y los materiales utilizados, si bien no existe precisión en el detalle (Figura 7).

Una vez completada la cubierta, para protegerse del viento o la lluvia lateral, se dotaba al cobertizo de cerramientos de madera, mediante tablas dispuestas verticalmente sobre rastreles de madera como estructura de soporte, y en muchos casos con piezas sobrantes de las embarcaciones. Como curiosidad, destacamos el uso de tierra natural compactada como pavimento, debido a que facilita el proceso de construcción de la embarcación y actúa como regulador térmico.



Figura 7
Fotografía interior carpintería de ribera Barquiña Farei. Ría Muros-Noia

O TALLER DO CHARANGO

De todas las carpinterías de ribera estudiadas, seleccionamos O Taller do Charango, por ser un perfecto ejemplo del subtipo denominado astillero tradicional (Figura 8).

El Charango se encuentra situado en la ría de Muros-Noia, en la playa de O Salgueiro dentro de la ensenada de Bornalle. La ría posee boca amplia y se



Figura 8
Fotografía de 1954 de la carpintería de ribera O Charango. (Archivo de José Freire)

presenta libre de obstáculos, por lo que permite que el viento penetre hasta la desembocadura del río Tambre. La carpintería se encuentra protegida por un promontorio que cierra la ensenada y a su vez se vuelca en un fondeadero, lo que garantiza la protección de las mareas y la facilidad para la botadura de las embarcaciones. Se observa que su emplazamiento está estratégicamente elegido, tanto desde el punto de vista marítimo como terrestre, al estar ubicada a 400 m del núcleo de Tal, a 10 km de Muros, y 8 km de O Freixo, ambos núcleos de fuerte carácter pesquero.

Sobre la plataforma de trabajo definida por el muro litoral y la grada, aparecen tres volúmenes construidos: el taller, la serrería y el tinglado (Figura 9).

El Muro Litoral: A ambos lados de O Charango se extiende a lo largo de 200 m al sur y 50 al norte, un muro litoral. Este muro está formado por distintos tramos, el que servirá de apoyo a la serrería, de cantería de granito de gran tamaño: 1 metro de espesor y más de 2 metros de alto, y el resto del muro, formado por mampuestos a hueso, tiene un espesor de casi 80cm y separa las parcelas de las fincas agrícolas del contacto directo con la marea.

La Grada: En un entrante del muro litoral aparece la rampa de planta trapezoidal, de 140m² de superficie, con una pendiente de un 10%. Resuelta con un enlosado irregular de granito de gran espesor. Su-

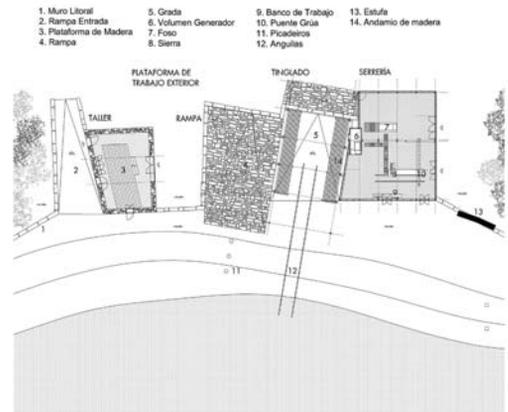


Figura 9
Planta de O Charango

perficie de trabajo para la construcción de embarcaciones que por su tamaño no entrasen en el tinglado y punto de conexión con el mar.

El Taller: Robusta edificación levantada con muros de carga de mampostería de piedra que soportan las cerchas de cubierta. En ella se guarda y protege lo más valioso de la instalación: la herramienta y los planos, y era el lugar donde se hacían los trabajos de dibujo y detalle. El volumen está protegido perfectamente ante los vientos de cualquier componente.

Pavimento: La totalidad de las edificaciones posee pavimento de tierra apisonada. En el aserradero, donde en ocasiones se montan embarcaciones de pequeño porte, existen dos fosos de un metro de profundidad por 70 cm de ancho, que servían para poder trabajar en la parte inferior del casco. Ese pavimento de tierra es una solución excelente ya que para la construcción de embarcaciones es preciso encajar o hincar estacas de madera en el suelo. A su vez la tierra en verano garantiza más frescor y disminución de las temperaturas diurnas y nocturnas, comportándose como regulador térmico natural.

Estructura: Luces moderadas de unos 7 metros. Estructura resuelta con pilares de 2,5 m altura, de 15 x 15cm de escuadría, en madera de eucalipto, sobre

los que se apoyan cerchas de madera. Las cerchas de par y tirante, con tornapuntas destinados a sostener los pares y pendolón, no poseen ningún tipo de unión a modo de cuchillero. La estructura de pilares de madera se apoya sobre una línea de basas de granito gris a modo de zapatas que aislen la madera de la humedad del terreno (Figura 10).

Cubierta: La totalidad de las edificaciones disponen de cubierta a dos aguas sobre cerchas. Formada por un entramado de madera, compuesto por cinco correas de sección 10x5cm de madera de pino, cabios y listones, sobre los que reposan las tejas planas como acabado de cubierta. Los faldones de cubierta vierten el agua a canalones de madera, y estos a su vez la lanzan al terreno.

Cerramientos: Sirven de protección frente a la lluvia y los vientos. Se componen de una subestructura de perfiles de madera aserrada de pino, formada por montantes verticales y horizontales, que sostienen el entablado, ejecutado con tablas de 12 a 15 cm de anchura y 2,5 cm de espesor, dispuesto verticalmente y con separaciones que oscilan de 2 a 5 cm, estando cerradas en algunos casos por tapajuntas. (Figura 11)

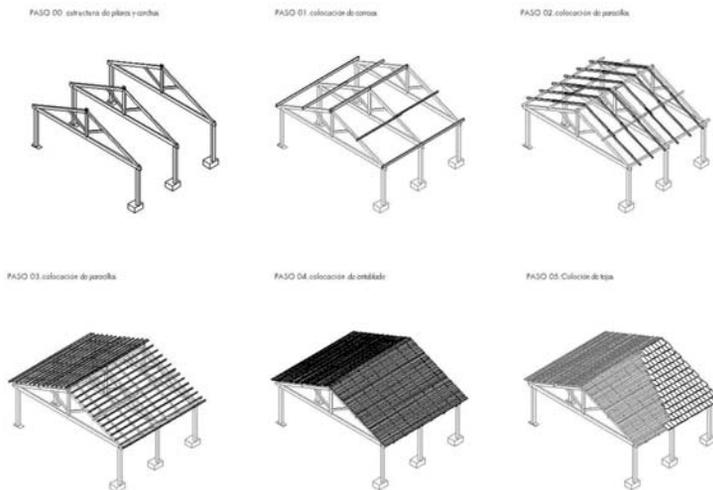


Figura 10
Esquema constructivo

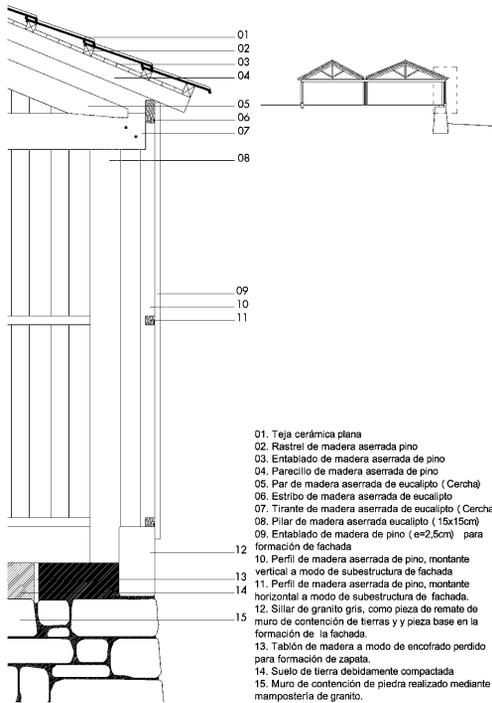


Figura 11
Sección constructiva

CONCLUSIONES

Los astilleros tradicionales son arquitectura sin arquitectos, son el resultado de la experiencia colectiva de un oficio, el de carpintero de ribera y forman parte de nuestra identidad cultural.

A la vista del análisis realizado podemos concluir que los astilleros tradicionales son punto expresivo de confluencia de tecnología naval y edificatoria, e

interesante ejemplo de patrimonio etnográfico que está en trance de desaparecer. Son aquilatado ejemplo de construcción integrada en el entorno y perfecta síntesis entre forma y función.

La totalidad de los astilleros tradicionales, y no sólo éste o aquel, es lo que consideramos como un sistema o conjunto de gran valor histórico y patrimonial a preservar.

AGRADECIMIENTOS

Parte de esta investigación ha sido financiada por fondos europeos, dentro del programa espacio atlántico, en el marco del proyecto Dorna.

LISTA DE REFERENCIAS

- Aguado, Jose María. 2000. *La carpintería de ribera en Galicia (1940-2000)*. Coruña: Universidad de Coruña.
- Caamaño, Manuel. 2006. *Galicia, as construcións da arquitectura popular: patrimonio etnográfico de Galicia*. Edita Hércules de Ediciones. 49, 250.
- Carmona, Juan. 1983. *Producción textil e actividades marítimo-pesqueiras na Galiza, 1750-1905*. Tesis Doctoral. Universidad de Santiago.
- Díaz de Rábago, J. 1884. *La industria Pesquera en Galicia*. Reedit 1999, Fundación Pedro Barrie. 18.
- García Suarez, Juan. 2008. *A carpintería de ribeira e os astaleiros de Outes*. Edita Toxoutos.
- Mörling, Staffan. 2005. *Lanchas e Dornas: a estabilidade cultural e a morfoloxía das embarcacións na costa occidental de Galicia*. Edita Xunta de Galicia. 227.
- Pereira, Dionisio. 2003. *O patrimonio marítimo de Galicia*. Edita Xunta de Galicia. 10 -11.
- Verney, Michael. 1995. *Manual de construcción amateur de barcos*. Edita Tutor S.A.
- Taboada, P; Fuertes, O. 2010. *Dorna Astilleros*. Edita COAG.