

Acciones cofinanciadas por el Fondo social Europeo en un 70% y por la Fundación Biodiversidad, en el marco de los Programas Operativos de "Iniciativa Empresarial y Formación Continua" 2000 - 2006

determinaron o devalo (Carmona, J.; 1983). Aquelas gradas de Ribadeo, Carril, San Cibrao, O Freixo ou Camposancos, afeitas a corbetas, bergantíns e goletas de dous ou máis mastros, ficaron tan só ocupadas por humildes lanchas, faluchos, botes, gamelas e dornas empregadas na pesca a rentes do litoral, acompañadas por pequenos pailebotes, pataches, galeóns e trincados adicados ao pequeno ou mediano cabotaxe. Naquel intre, fora da envergadura dos establecementos tradicionais de O Freixo e Camposancos, da relativa modernidade do estaleiro de Augusto Vila na Graña, instalado ao abeiro do Arsenal ferrolán, e dos talleres de Alemparte en Carril, onde disque se botou o primeiro casco de ferro na Galiza (Abuín, M.; 1993), o resto a penas pasaban de ser alboios máis ou menos coxunturais nas praias, onde se traballaba maiormente na temporada do verán.

A cousa vai mudar a mediados da década devandita, como consecuencia do auxe da industria conserveira na Ría de Vigo e o desenvolvemento dos mercados interiores de 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 daquela Ría a partir de entón. Así, diante da enxurrada de cascos, caldeiras e máquinas de vapor demandadas polo sector extractivo, a maioría das carpinterías de ribeira que empregaban tan só técnicas artesanais transmitidas de pais a fillos e unha ferramenta manual, desapareceron ou se reconvertiron en verdadeiros estaleiros. Neste tempo, os pendellos das praias de Teis, Vigo e Bouzas, vanse transformar nas primeiras factorías especializadas en buques pesqueiros de propulsión mecánica de todo o litoral do Estado español. A renovada construción naval que incorporou de xeito progresivo dende aquela talleres mecánicos, de calderería e fundición, estivo emprazada en terreos de empresarios que, na maioría dos casos, nada tiñan que ver cos mestres carpinteiros, senón que procedían do fomento ou da metalurxia (Carmona, J.; Idem). Como mascarón de proa deste proceso, en 1892 aparecerá o estaleiro "Viúda de J. Barreras" que, dez anos despois, xa contaba no seu haber máis de 80 cascos de vapores. Logo virán Llauger e Cardama, así como Romero na Ría de Muros que, á altura de 1907, eran os únicos establecementos capaces de construír barcos de vapor e, nalgúns casos como Barreras, tamén as súas máquinas (2).

Desenvolvíase deste xeito, non só un novo concepto do proceso productivo, máis vencellado á construción fabril que á artesanal, senón tamén unha conciencia da defensa colectiva dos intereses do sector, até agora descoñecida. Moi cedo, en 1901, Barreras Massó forma parte da "Junta Central de la Liga Marítima", entidade que, co gallo do Congreso Marítimo do ano en cuestión, demandou primas á construción de buques comprendidos entre as 20 e 100 TRB, nos que os estaleiros vigueses destacaban.

² "Anuario Estadístico de la Marina Mercante y de Pesca", 1907.

Acciones cofinanciadas por el Fondo social Europeo en un 70% y por la Fundación Biodiversidad, en el marco de los Programas Operativos de "Iniciativa Empresarial y Formación Continua" 2000 - 2006

Significativamente, a “Ley de Protección de las Industrias Marítimas” promulgada en 1909, recolleu o anxeo sobredito e mesmo ampliou as prestacións a barcos que superasen as 10 TRB (Abreu, F.; 1989). O resultado foi que nunca tantas embarcacións se matricularon (e construíron) en Vigo como no ano 1910: nada menos que 309. E na vindeira década, a media anual situouse entre 114 e 120 buques. A coxuntura administrativa era favorable, e ademáis Vigo era cenário dun impresionante crecemento da industria conserveira, cuxas vendas multiplicáronse por 12 no período comprendido entre 1894 e 1929, logo que a Grande Guerra posibilitara un maior acceso ao mercado francés e sudamericano, no contexto dunha frenética actividade pesqueira. A Iª Guerra Mundial, asemade, levou de seu a venda masiva de barcos ao estranxeiro e a súa revalorización acelerada, polo que converteu á construción naval nun lucrativo negocio: de feito, a Inspección de Traballo recolleu en 1918 o dato de que na contorna viguesa creáranse 16 novos estaleiros para barcos de madeira (Giráldez, J.; 1986).

En consecuencia, non deberá estrañar que, correndo o ano 1930, cando a empresa “Hijos de J. Barreras” xa fixera os primeiros pesqueiros con casco de ferro que incorporaban adiantos como o alumado eléctrico, a telefonía ou a neveira (3), as antigas carpinterías de ribeira da beiramar viguesa xa se deran transformado en 21 verdadeiras factorías de construción naval, responsables da botadura de máis de 150 vapores pesqueiros ao ano, cunha tonelaxe que representaba a metade do facturado en toda a beiramar do Estado español (Colectivo Xerminal; 1990). E as poucas ducias de mestres carpinteiros e axudantes que traballaban había menos de medio século, se converteran en arredor de 5000 asalariados, capaces de construír en serie barcos de trinta metros de eslora coa súa maquinaria de vapor correspondente, e non rexeitaban dende comezos da segunda década do século XX organizarse en sociedades de resistencia e alentar duros conflitos laborais, agudizados na etapa republicana e no devalo do franquismo (4).

Con todo, o efecto dinamizador da pesca industrial verbo da construción naval tan só foi notorio e duradeiro en Vigo e, dun xeito máis moderado, en Marín e O Freixo, coa particularidade de que nas

³ A botadura daquela primeira parella construída en ferro, formada polos pesqueiros denominados *Cataluña* e *Aragón*, aconteceu en 1927. Revista “Industrias Pesqueras”, 1-15/4/1987.

⁴ Temos rexistrado o bulir dunha sociedade de resistencia dos operarios vigueses da construción naval entre 1910 e 1913, adherida ao “Centro de Sociedades Obreras” refractario á “Federación Local de Trabajadores” pertencente á UGT. Dende 1913, non obstante, a devandita sociedade vaise incorporar á central socialista. Durante a IIª República, os operarios das factorías de construción naval van estar incorporados, en número aproximado a 1.000, aos sindicatos metalúrxicos integrados na UGT e na CNT locais. Para a etapa franquista, ver Gómez Alén, J.; 1998.

Acciones cofinanciadas por el Fondo social Europeo en un 70% y por la Fundación Biodiversidad, en el marco de los Programas Operativos de "Iniciativa Empresarial y Formación Continua" 2000 - 2006

derradeiras localidades os estaleiros centráronse no subministro de parellas e “bacas” do arrastre, moi aprezadas en toda a beiramar peninsular (5). De feito, o xa referido Ángel Bernárdez apuntou que en 1928 tan só os estaleiros de Vigo, Bouzas e a firma “Otero Gil” de A Graña (Ferrol), estaban capacitados para construír vapores completos (Bernárdez, A.; 1934). No resto do país, os carpinteiros ensamblaban os cascos e, logo, nos portos base se lles engadía a maquinaria.

¡Todos navieiros!

Pero, antes, a carpintería naval perdera unha oportunidade de ouro para se modernizar. Como xa quedou dito, os propios informes oficiais recoñecían que o negocio navieiro e a construción naval foran as actividades máis beneficiadas pola Iª Guerra Mundial e as súas consecuencias. O desmedido aumento dos fretes e a masiva venda de vapores (mesmo os de pesca) e veleiros a especuladores, que logo os exportaban aos países contendentes, devolveu un esplendor fuxidío á vela de traballo e, como resultante, á grande construción en madeira case esquecida. Comentaba a revista viguesa “Vida Gallega” correspondente ao 25 de xuño de 1918: “...Aquí se construye pensando en las....mil doscientas pesetas por tonelada que ofrecen en la Bolsa de Bilbao. Comentando estas cotizaciones.....se reúnen al pié de las cuadernas, los hombres de negocio de cada puertecito. A veces llega al corro una oferta: `¡Cuarenta mil duros por ese barco!’. El naviero la desdeña. Su brick o su pailebot tienen 300 Tns. Han de valer mucho más....”. Daquela, entre 1917 e 1920, “Vida Gallega” daba conta da euforia dunha morea de improvisados navieiros, que acreditaban chegado o “momento marítimo de España”. Segundo a revista, á altura de maio de 1918, douscentos buques estaban en gradas, entre eles os maiores veleiros construídos nunca nas praias da beiramar comprendida entre Ribadeo e A Guarda. Fixémonos, por exemplo, nas robustas 240 Tns do “Compostelano II”, pailebote dos hoteleiros de Santiago Srs. Mosquera e Carballo (6), botado en

⁵ O incremento da actividade de construción de buques en torno á Iª Guerra Mundial, coa lóxica concentración dunha man de obra que daquela sufría os efectos da carestía de alimentos e o medre descontrolado dos prezos das subsistencias, deu lugar á aparición de diversas sociedades obreiras de resistencia propias do oficio en distintos puntos do noso litoral: Marín (1914), O Freixo (1917), A Coruña (1918), Vilagarcía (1918), San Adrián de Cobres (1920), Domaio (1920). Algunhas destas zonas, caso da Ría de Noia, coñeceron afoutas loitas sociais a prol dunha redución da xornada laboral e un mellor nivel salarial: eis a folga levada adiante durante dous meses na primavera de 1918 pola “Sociedad Obrera de Construcción Naval” de O Freixo, de carácter socialista (Abeijón, F.; 1995).

⁶ En realidade, estes dous armadores tiñan por xunto o 65% do capital, repartíndose o restante entre dez socios radicados en Noia. O barco, fora construído polo carpinteiro de ribeira Juan Malvárez Baamonde e navegou moitos anos entre o Cantábrico e o Mediterráneo ata que foi motorizado e adquirido por unha navieira barcelonesa, correndo o ano 1954 (Hermo Insua, J.L.; 2004). No libro antedito, dase conta dunha singradura entre Baiona-Sevilla-Gandía-

Acciones cofinanciadas por el Fondo social Europeo en un 70% y por la Fundación Biodiversidad, en el marco de los Programas Operativos de "Iniciativa Empresarial y Formación Continua" 2000 - 2006

1919 nos obradoiros da “Gardiña” (Muros). Ou nas imponentes 564 Tns. de desprazamento e os 48 metros de eslora do bergantín-goleta “Puerto del Son”, o barco máis grande que se veu “botar abaixo” no Son, mercé aos mestres carpinteiros José Tomé, Eladio Santos e Eduardo Abal, xunto cos 20 operarios que acometeron tamaña empresa andando o ano 1917 (Mariño del Río, M.; 1994). E outro tanto cabe dicir tanto do pailebote “Celso Candeira”, de catro paus e 700 TRB, construído en 1920 nos estaleiros de Camposancos para o opulento madeireiro Constantino Candeira, como do bergantín “Astilleros de Arosa”, de 900 Tns., o maior botado nunca nas praias de Arealonga e Carril, e que levaba como mascarón de proa un Neptuno saído das mans de todo un escultor consagrado como era Mariano Benlliure⁷. Por certo que, nestes tempos, a carpintería naval de Carril e Vilagarcía contou con nada menos que 5 establecementos, a maioría deles propiedade de exportadores de madeiras e consignatarios.

Mais “o perigo da paz”, como daban en falar os acaparadores do momento, deu cabo de tanto constructor e navieiro de ocasión. Normalizado o tráfico marítimo, a competencia dos mercantes europeos nun contexto de crise económica, eliminou nun vira-vira os beneficios astronómicos de ambos sectores, que retornaron en breve á decadencia (Pereira, D.; 1996). Deste xeito, no outono de 1927 tan só un estaleiro seguía a construír grandes veleiros para os roteiros atlánticos: o de Camposancos, propiedade do devandito Constantino Candeira. E hoxe podemos dicir que a carpintería naval, agás claro está os estaleiros da Ría de Vigo, non aproveitou gran cousa dos tempos de fartura: por unha vez o “Anuario Estadístico de España” sinalaba que, en 1930, a grande maioría das 62 carpinterías de ribeira das que se tiña coñecemento legal (en realidade había moitas máis) na Galiza, empregaban entre 1 e 13 operarios e facían embarcacións inferiores a 10 TRB. As augas voltaron á súa estreita canle, de maneira que o número de carpinterías foise reducindo paseniñamente dende comezos ate mediados do século XX; eis o caso de O Freixo, onde os 11 pendellos que existían oficialmente pouco antes da Iª Guerra Mundial, convertéronse en 6 no ano 1961 (Piñeiro Ortigueira, M.; 1962).

Coda

Os tempos da República foron de crise no naval da Ría de Vigo, en razón dos irregulares resultados dunha industria pesqueira axexada pola sobreproducción (Giráldez, J.; 1989). Mal que ben, nunha coxuntura caracterizada pola conflictividade obreira, foise zafando mediante as reparacións antes que coas novas construcións, incentivadas, sen embargo, pola novidade da intervención estatal a partir de

Cartagena-Huelva-Cádiz-Ribeira, que durou entre o 15 de febreiro de 1927 ate o 25 de maio do ano devandito, ben ilustrativa dos perigos e traballos que vivían os mariñeiros do cabotaxe.

⁷ “Galicia Nueva”, Vilagarcía de Arousa, 16/9/1920.

Acciones cofinanciadas por el Fondo social Europeo en un 70% y por la Fundación Biodiversidad, en el marco de los Programas Operativos de "Iniciativa Empresarial y Formación Continua" 2000 - 2006

1934, ano en que se aplicaron por vez primeira primas ao despece de pesqueiros de certo porte para renovar a flota (Paz Andrade, V.; 1982).

Canto á pequena carpintería naval, deixada á súa sorte ata os nosos días, foise convertendo nunha actividade a cada máis marxinal e marxinala. Continuou a abastecer, iso si, ao pequeno cabotaxe que xa albiscaba a súa desaparición definitiva a man do transporte por estrada, e, sobre todo, á pesquería do litoral imposibilitada de operar coa complexidade de medios técnicos propios das embarcación da pesca de altura construídos nas factorías. Estancamento tecnolóxico e minifundismo, foron características sobranceiras da pequena produción en madeira nos malos tempos da posguerra. Como exemplo, baste o informe relativo ás condicións das carpinterías de ribeira da Ría de Muros e Noia, presentado ao "VIIIº Pleno del Consejo Económico Sindical" de A Coruña no ano 1962: canto á maquinaria, nos 17 establecementos oficialmente existentes (8) tan só se contabilizaban "3 sierras de cintas combinadas con carro y mesa, 3 cepilladoras y 3 regruesadoras". O resto era ferramenta tradicional e o "saber facer" transmitido pola habelencia dos vellos mestres carpinteiros.

⁸ Ver: "Consejo Económico Sindical Provincial. Ponencias y conclusiones del VIII Pleno del Consejo Económico Social de La Coruña", A Coruña, 1962. Utilizamos a expresión "oficialmente existentes", porque, como sinala José M^a de Juan na súa obra antecitada, tolerábase o funcionamento de multitude de pendellos ilegais; de feito, segundo fontes orais utilizadas polo autor devandito, entre Noia e Esteiro chegaron a traballar por aquel tempo 32 pequenas carpinterías de ribeira.