

## ENTREVISTA A MANUEL AMADO



Museo  
do Pobo  
Galego



instituto de  
estudos das  
identidades

<b>NOME DO DOCUMENTO:</b>	MPG_CaRi_0004_B_id3578_D
<b>AUDIO DE REFERENCIA:</b>	MPG_CaRi_0004_B_id3578.mp4
<b>TIPO DE DOCUMENTO:</b>	Etnográfico xeral
<b>MATERIAL DISPOÑIBLE:</b>	Ficha de contexto, transcripción e fotografías. Vídeo resumo editado mp4. Ficha de fotografías do equipamento do taller. Ficha de fotografías antigas.
<b>DATA DE RECOLLIDA:</b>	xoves, 5 de outubro de 2023
<b>LOCALIZACIÓN:</b>	
<b>Localización:</b>	<a href="#">Estaleiros Amado</a>
<b>Lugar:</b>	Mosteiro
<b>Parroquia:</b>	O Freixo de Sabardes (San Xoán)
<b>Concello:</b>	Outes
<b>Provincia:</b>	A Coruña
<b>INFORMANTE:</b>	
<b>Nome:</b>	Manuel David Amado Castiñeiras
<b>Idade no momento da recollida:</b>	76 anos
<b>Lugar e data de nacemento:</b>	O Freixo, 30 de decembro de 1946
<b>Ocupación:</b>	Mestre carpinteiro de ribeira
<b>COLECCIÓN:</b>	Fondos da Asociación Galega de Carpintería de Ribeira (AGALCARI)
<b>ENTREVISTA REALIZADA POR:</b>	Isabel Vigo Rodríguez (APOI-MPG)
<b>GRAVACIÓN REALIZADA POR:</b>	Fernando Portela e Thomas Harris (IMACO)
<b>EQUIPO DE GRAVACIÓN:</b>	Sony FX6 e Sony A7SIII
<b>ASISTEN Á GRAVACIÓN:</b>	Ramón Collazo e Lita Places (AGALCARI)
<b>DURACIÓN:</b>	10'34"

**CONTEXTO:**

Vídeo editado das entrevistas realizadas a mestres carpinteiros de ribeira para o *Proxecto de Rexistro e salvagarda do conxunto dos saberes patrimoniais arredor da carpintería de ribeira* (SI-2023-0245.INT) da Dirección Xeral de Patrimonio Cultural da Xunta de Galicia, adxudicado á Asociación Galega de Carpintería de Ribeira (AGALCARI).



A gravación completa (1:20:27) pode consultarse, de xeito presencial, no Museo do Pobo Galego así como a copia deste vídeo editado en maior resolución.

**PALABRAS CHAVE:** carpintería de ribeira , embarcacións tradicionais

**EDICIÓN DA PRESENTE FICHA E TRANSCRICIÓN:** Isabel Vigo Rodríguez

**TRANSCRICIÓN DO VÍDEO EDITADO:**

Nós xa somos a terceira xeración, sempre traballando nos barcos, non tivemos outro oficio máis que este. Mira, meu abuelo naceu en San Cosme, construía en San Cosme. Daquela os astilleros eran ao aire libre, non había techos. Solo había unha caseta de madeira para gardar a ferramenta.

Despois meu pai casou para aquí, onde estamos nós [no Freixo] e despois empezou a traballar aquí. Fixemos un talleriño de madeira e de casqueiros de madeira e faciamos barquiños dentro. Botábamolos abaixo por un anguilado, que agora a xente non sei algunha non saben o que é un anguilado. O anguilado é por onde baixa o barco para o mar, non é como agora que temos varaderos.

Mira, aquí o que non era carpinteiro de ribeira, era serrador, se non era serrador, era ferreiro. Era..., estouche falando de cando meu pai estaba en San Cosme aínda<sup>1</sup>, eh. Era ferreiro, era todo relacionado ca construción naval. Aquí había trinta e dous astilleros.

E eu acórdome que cando tiña 14 anos non tiña nada que ver co de hoxe, non había unha máquina, non había nada, era unha escravitude. Era todo á man, ata non había un aserradero, había que ir ao monte cos serradores, serrar no monte, traer a madeira para abaixo. Aquelo era unha escravitude, pero claro, había moito traballo. Había barcos para facer, de tódolos tipos.

Empezábase en primeiro lugar, a conocer a ferramenta, empezando por aí. Segundo, a empezar a manejar o serrucho, a aixola, que era todo a base de aixola, non había unha máquina eléctrica. Empezar a manejar, a adaptar as mans ao traballo.

Cando empezabas a traballar, a conocer a ferramenta, ibas indo hasta que... Aínda había outra cousa, aprender a afiar a ferramenta, que tamén era..., afiar as serras, afiar o serrón de aire. Despois a serra portuguesa, había que sabela afiar. Había que aprender a moitas cousas. E despois había outra cousa tamén, que para facer un modelo e trazar un barco, non é para todo o mundo tampouco. Porque daquela a escola estaba moi escasa.

---

<sup>1</sup> Antes da Guerra Civil.



Museo  
do Pobo  
Galego



instituto de  
estudos das  
identidades

O que máis che costa aprender é facer o modelo e trazar o barco. Eso é o que máis traballo che costa aprender. (...) Bueno, estes modelos que están á miña espalda este fíxenos todos eu e están case todos a unha escala 1:20 ou 1:25.

E entonces, faise o modelo de varias pezas, de varias tablillas, cada tablilla é unha línea de agua, xuntalas tablillas e despois vas traballando, méteslle unha cavillas ás tablillas todas e fas coma se fora un peza maciza, coma ser fora maciza de madeira. E despois vas traballando o rebote, facendo a figura do barco. Hai quen tiña bo gusto e hai quen non tiña bo gusto, eso depende da persona. Había quen facía barcos moi bonitos e outros que non tanto pero bueno.

Así que tiñas o modelo feito había que desarmalo, cada tablilla é unha línea de agua. E entonces fas o modelo. Se o modelo ten, por exemplo, vinte tablillas ou dez tablillas tes que facer nun tablero, marcar vinte ou dez trazados, os que lle pertenezan de acordo á escala que lle queiras dar ao barco. Se por exemplo no casco, no modelo ten 1 centímetro, a 1:20 son 20 centímetros no tablero. E despois coller e marcas as cuadernas no modelo e vas facendo. Eso hai que velo porque así explicándoches non...

O primeiro cando se contrataba un barco o primeiro que había que facer era ir ao monte escoller a madeira. Porque a madeira ten que ter cada peza para o seu sitio. Non sirven todos os pinos, teñen que ter o seu rodero. O de calimes é dereito, os outros empezan a coller rodero, o das cintas xa é máis complicado que xa non hai moitos no monte, que teñen que ter unha figura especial. Cada pino había que serrallo para o seu sitio. Había que escollelo. Despois había outra cousa, había que escoller aqueles pinos que tiñan pouca cáscara por fóra. Chámanlle pinos vareados, pinos altos e vareados con pouquiña rama arriba e cos menos nudos posibles. Despois había que cortalos, cada un facíao á súa maneira, pero había que cortalos sempre nos meses de inverno[: novembro, decembro, enero.]

E entonces, había que serralos no monte, serrar a madeira no monte, estírala no monte e esperar a que estuvera seca e despois cando estaba seca traela para abaixo. Non había tractores. Viñan no carro de bois.

E despois esa madeira había que tratala moi ben, despois de barco feito, dabamoslle unhas mans de aceite de liñaza ou alquitrán por dentro. E despois tiña unha cousa, que se lle dabas moito aceite de liñaza despois caíalle a pintura. E dabamoslle máis ben por dentro que por fóra. Por fóra unha menciña nada máis.

Daquela os clavos, pero moi antiguamente, os clavos facíaos o ferreiro e despois galvanizábaos. Pero hai que ter moito coidado, que moitos non se fijan neso, por exemplo, estás traballando e clavando un bordo por fóra nun barco e se non lle asentás ben o martillo, tac, dobra un pouco e despois polo dereito co martillo e daslle para dentro. Eso non se debe de facer porque ao dobrar sáltalle o galvanizo. Ese clavo non aguanta nada, pudre aos dous días. E despois cando o barco ten catorce ou quince anos empeza a facer agua porque o clavo desaparece. E cando, por exemplo, clavas e salta o galvanizo débello de sacar e tirar con el. Ese é un detalle que a moitos non lles ten importancia pero ten moita importancia. E despois de barco feito, mete agua, mete agua e non sabe por donde.

Co armador tes que tratar en primeiro lugar o presupuesto, despois os pagos, primeiro ao plantar a quilla, ao estar coa cuadernas, ao estar cos baos. Cada un según. Despois a primeira peza que se



coloca é a quilla. Poñer a quilla e despois as cuadernas, as cuadernas principal, a do centro, chámalle a cuaderna maestra, despois colocas as cuadernas de proa a popa e despois méteslle a sobrequilla, unha peza que vai por encima. As sobrequillas aquí en principio iban de pino, antigamente, porque aquí non había eucaliptos. O eucalipto veu máis tarde.

E entonces, como non había de traer unha sobrequilla enteira, estouche falando de 30 metros ou barcos grandes, traer a sobrequilla enteira, a sobrequilla metíanse dúas pezas, porque era imposible traela do monte enteira. Metíanse dúas pezas.

Levaba un tope no medio que moita xente, tal, pero esa peza despois levaba polo lado unha peza e outra por outro no tope. Sabes como lle chamaban a esas pezas? Chamábanlle as comadres, dúas comadres, unha por un lado e outra polo outro. Pois iban empernadas dun costado a outro con cavillas de ferro. E dáballle largo bastante para que despois non quebrara polo tope, non. Chamábanlle as comadres.

Despois había como un sistema, saltando agora para os barcos pequenos. Os barcos pequenos, para que foran curiosos, por fóra había barcos que iban moi curiosos e outros que non iban tan curiosos, por fóra. Non iban tan ben traballados.

Nós tínhamos o costume, que agora pódese dicir, que antes non se podía contar, así que estaba o bote por fóra banceado e desbastado, xa aproximado, collíamos e mollabamolo por fóra con agua salada, por fóra. Dabamoslle dúas ou tres mans. E entonces, as mazaduras do martillo fóra. Bota as mazaduras para fóra. E despois outro día colles e repásalo por fóra ca raspilla e líjalo por fóra e ese banzo xa non bota máis nada para fóra, xa o botou o que tiña que botar. Que se pintas xa directamente vai para o mar e despois empeza a botar para fóra os golpes do martillo. Nós facíamolo así, mollabamolo, aparexabamolo, dabamoslle unha man de pintura e iban. Nós fixemos barcos de madeira para o Club Náutico de Pontevedra, eh. Botes deses e máis un pouco máis grandes. E iban e parecían unha porcelana. E ademais, ao humedecer por fóra, se hai unha poza no bance, incha e non se conoce unha costura, líjala por fóra ao outro día e tal. Pero se non fas así, non es capaz de deixar un barco ben acabado. Entendes, e nos barcos grandes había quen o facía e había quen non. Porque estás clavando un bordo ca bandarria, non lle acertaches ao clavo e desteslle na madeira foi para dentro un pouco pero despois ao inchar sale para fóra. E despois no mar da vergonza. Esas cousiñas que decimos que non teñen importancia pero teñen moita importancia. Non sabes? No oficio de ribeira había moitas pillerías nos barcos.

FOTOGRAFÍAS:



Museo do Pobo Galego



Instituto de Estudos das Identidades



Manuel Amado e Ramón Collazo despois da entrevista con vellos medios cascos no seu estaleiro.



Manuel Amado e Ramón Collazo despois da entrevista diante dun molde dunha embarcación de poliéster.