

ENTREVISTA A FELICIANO ABUÍN



Museo
do Pobo
Galego



instituto de
estudos das
identidades

NOME DO DOCUMENTO:	MPG_CaRi_0005_B_id3579_D
AUDIO DE REFERENCIA:	MPG_CaRi_0005_B_id3579.mp4
TIPO DE DOCUMENTO:	Etnográfico xeral
MATERIAL DISPOÑIBLE:	Ficha de contexto, transcripción e fotografías. Vídeo resumo editado mp4. Ficha de fotografías antigas.
DATA DE RECOLLIDA:	mércores, 11 de outubro de 2023
LOCALIZACIÓN:	
Localización:	Museo do Mar de Rianxo
Lugar:	Rianxo
Parroquia:	Rianxo (Santa Comba)
Concello:	Rianxo
Provincia:	A Coruña
INFORMANTE:	
Nome:	Feliciano Abuín Rial
Idade no momento da recollida:	84 anos
Lugar e data de nacemento:	Rianxo, 17 de abril de 1946
Ocupación:	Mestre carpinteiro de ribeira
COLECCIÓN:	Fondos da Asociación Galega de Carpintería de Ribeira (AGALCARI)
ENTREVISTA REALIZADA POR:	Isabel Vigo Rodríguez (APOI-MPG)
GRAVACIÓN REALIZADA POR:	Fernando Portela (IMACO)
EQUIPO DE GRAVACIÓN:	Sony FX6 e Sony A7SIII
ASISTEN Á GRAVACIÓN:	Ramón Collazo e Gerardo Triñanes (AGALCARI) e Lino Lema (Museo do Pobo Galego).
DURACIÓN:	12'29"



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 (0:41:13) 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:

Empecei a traballar con 14 anos cando saín da escola, parecíame que sabía moito e non sabía nada, e quería ir para o taller.

O taller era de meu pai, eramos catro irmáns. E aí estuvemos a facer barcos, era o que había daquela. Antes lanchas, botes e eso cando empecei. Despois xa eran barcos máis grandes como os que se fan agora, aínda que non tanto pero máis ou menos. E alí estuven 40 anos.

Antes íbamos ao monte a cortar madeira, co tronzador, aínda está alí¹, despois xa veu a motoserra e todo eso pero eso xa máis tarde. Despois xa nos traían a madeira feita e xa a cousa simplificaba moito porque eu tiña o lombo por aquí de andar á palicuerda... chamábanlle a palicuerda. Levabamos entre catro con unhas palancas ao lombo como os escravos, pouco menos. Pero despois todo eso desapareceu.

Daquela non había máis que roble para as cuadernas e pino do país para o banzo, para o forro do barco. E máis eucalipto para o baos e eso.

Eu como me criei alí, practicamente, pois xa oía falar e vía. Meu pai despois, deixou, era máis meu irmán Manolo o que facía as maquetas, o cerebro, digamos. E nós todos pois a traballar. Tíñamos quizá unha costumbre non demasiado boa pero un fasquiaba as pezas todas, eu e máis un sobriño facíamolas todas e outro irmán clavábaas todas. Eu nunca clavei un calime (ri) de verdade que no.

Sabía facelo, naturalmente, pero estabamos naquela cadena, sabes. Cada un, había que sacar barcos de diante, había moito traballo e queríamos adiantar cando máis mellor e esa era a que nos parecía a mellor forma de adiantar. E así estábamos.

Facíase a maqueta, o medio casco, despois desfaciase en pezas como xa lle terán explicado outros mestros, nunha tabla marcábase e tomábanse as medidas, trazábanse nun tableiro e alí pois saían

¹ Fai referencia á peza conservada no Museo do Mar de Rianxo.



as formas das cuadernas. Pasábase á escala que fixera falta e unha vez que tuveras aquilo pois xa. Un carpinteiro non lle fai falta ningún ingeniero para facelo. Home, a firma é o que vale. Pero despois con aquelas plantillas estíralas ou encóllelas ou podes facer mil cousas. Darlle máis manga, se quero un metro máis pois faslle unha cuaderna máis ou dúas e xa. Pódense facer mil arreglos e era o que se facía.

O armador pedíache un barco de tantos metros, que tuvera a forma que era o que se facía daquela de popa de parrulo, despois viñeron os cuadrados e tal. E este meu irmán Manolo era o maior e el era o que facía o modelo. Miraba ben, trazábase nun tableiro, facíanse as formas e eu estaba alí xa con el a axudarlle a coller os cartamóns e a trazar as liñas de donde se collen... E dalí pois salen as cuadernas. Fanse as plantillas, que antes facíanse de cachos para facer a volta toda. Próbanse no debuxo hasta que cadren ben e fánselle as liñas nas que van ir os cartamóns desde abaixo hasta arriba. E bueno, despois as cuadernas fanse en pezas. Cada cuaderna leva sete pezas. Leva a varenga, dous xenoles, dous xenoles altos, dúas ligacións ou según como se poña a madeira. Si este é un xenol moi grande pois xa non fai falta o cacho de arriba e cousas así, arreglos que se fan.

Facíanse as cuadernas aí e este meu irmán era o máis, tamén era o que había estado enfermo e non, nós non queríamos que el traballara moito demasiado cando había que ir ao monte cargar pinos e eso el nunca viña. Despois era un coma tantos, a enfermidade pasoulle e traballaba coma todos pero o traballo del sempre era un pouco máis digamos de menos. Era a fasquiar as pezas alí ca fasquía e co compás non pasaba ningún traballo coma eu a darlle ao garlopín todo o día. El era o que facía todo practicamente. Eu tamén sabía, fun aprendendo a velo a el e el explicábame cando estabamos facendo.

A sobrequilla que é a peza máis pesada que leva o barco. Metíase por aquí pola proa hasta que, hai que marcarlle os encaixes todos das cuadernas. Porque é unha peza que despois encaixan todas as cuadernas e amárraas todas contra a quilla, leva unha cavillas de riba a abaixo. Aínda teño na casa a chave de tuercas de apretar aquelas (ri). Levaba unha clavillas de aceiro e eso dálle unha gran estabilidade aos barcos. É o que aguanta o peso todo que leva.

Eso os barcos de agora, os barcos de antes aínda eran construídos de outro xeito porque eu téñolle oído, cando era un rapaz e levarlle de comer a meu pai á praia da Torre, que aí carenaban os barcos. Chamábanlle carenalos, no verán. Dábanlle lume por baixo e queimábanlle todo o pichi, toda aquela patente, toda a pintura vella que tiñan e xa estaban preparados con palas para se plantaba o lume demasiado, e botar area para apagalo. Despois pasábanlle un saco e toda aquela pintura vella tirábanlla e veña pintura nova e eso.

E eses barcos cargábanos cando estaban en seco. Metíanlle pinos e que era o que se levaba de aquí.

Os carros levábanos hasta a praia e subíanos os homes ao lombo por unha plancha, que esclavitud, e cargábanos en seco. E eses barcos por dentro iban moi fortes levaban unhas sobrequillas especiais polos lados tamén.

Despois contratáronme para facer o curso ese da escola-taller e aí estaba contento, estabamos ben. Tiña un grupo de alumnos, case todas mulleres.

Fixemos a xeiteira e máis unha buceta.



Había ido eu a Noia, levoume un amigo meu de Vilagarcía a Noia a tomarlle as medidas a unha buceta vella que había alí na praia (ri). E tomeille as medidas a aquela buceta e fíxena eu máis ou menos como me pareceu.

Fixen unha maqueta nova pra lancha máis ou menos como eu tiña visto. Eu conocín as lanchas. Alí debaixo do noso taller desfixéronse moitas.

Nós non tiñamos, traballabamos na praia. Cando chovía, pois meu pai armou alí na praia O Castillo con uns paus e un tellado de tablés. E alí debaixo pois facíanse barcos pequenos, reparacións, revirados, que se chamaban revirados. As lanchas que había antes, a famosa Manuela, pois alí, cando eu estaba na mili, reparárona. Sacábaselle a parte de proa e facíanlle unha popa de parrulo, poñíanlle outras cuadernas e veña. Despois o que era a popa pasaba a ser a proa. Metíanlle o motor e era o que había.

A Manuela era “a señorita”. Non ganou un peso porque solo estaba para eso.

Pero ese barco estaba nada máis que para eso, para as regatas. Colleu aquela fama e tiña os mellores bogadores.

A lancha aquela desfíxoa meu pai. Desfíxose, sacáballe a palma de proa e alí poñíaselle, alargaban a quilla hasta o largo que iba a levar e poñíanlle a popa de parrulo que era o que se lle chamaba. E veña, a reglar, a meter pezas e a que era antes a popa despois pasaba a ser a proa. De aí que eran barcos francamente feos porque un barco... as lanchas a popa son moi baixiñas, teñen un metro, cando a proa esta ten un vintecinco a proa e a popa ten un metro nada máis. Fíjate que baixiña quedaba. Levantáballe un pouco ao mellor un pouquiño a obra morta e tal según o que houbera. Despois co peso do motor metíallo máis para acá para que axudara a pesar que eran motores moi pesados. E despois pasou a ser, chamábanlle a Manuela Gal,

Da Manuela foi unha reparación para cambiarlle a estrutura do barco. A Manuela era un barco de remos e despois fíxose un ..., unha revirada. Metéronlle un Ayón de 16 e a traballar.

Antes aquí eramos 5 ou 6. Á parte dos dous que había alá en Taragoña, que eran Froján e máis Golias que eses desapareceron xa antes. Pero alí tamén se fixeron barcos grandes, si. E despois aquí estaban Lojo, estaban os dous Catoira, Pepe e Manolo, estábamos nós e estaba despois Carracedo, Iglesias Carracedo e en fin. Eramos. E agora xa ves, agora queda Catoira e máis Lojo, me parece.

Cando era meu pai facíanse lanchas, burriños e eso pero nós xa facíamos barcos para o cerco para Aguiño, para Cambados, para Portosín para todo para esa zona, por onde había os cartos.

A nosa especialidad eran os pesqueros.

E para facer un barco de madeira parece moi fácil pero hai que estar moitos anos aprendendo, eh. Porque hai que encaixar centos de pezas e tes que ofrecerlle ao armador estabilidade, estanqueidad e seguridade. Que hai que facer unhas probas que eso leva tempo. E en fin, éache así.

FOTOGRAFÍAS:



Museo do Pobo Galego



Instituto de Estudos das Identidades



Gerardo Triñanes e Feliciano Abuín no lugar da entrevista.



Feliciano Abuín e Ramón Collazo no lugar da entrevista.