

ENTREVISTA A MONCHO PLACES (1)



NOME DO DOCUMENTO:	MPG_CaRi_0009_B_id3620_D
AUDIO DE REFERENCIA:	MPG_CaRi_0009_B_id3620.mp4
TIPO DE DOCUMENTO:	Etnográfico xeral
MATERIAL DISPOÑIBLE:	Ficha de contexto e transcripción. Vídeo resumo editado mp4. Ficha de fotografías antigas.
DATA DE RECOLLIDA:	mércores, 2 de outubro de 2024
LOCALIZACIÓN:	
Localización:	Astilleros Triñanes
Lugar:	O Chazo
Parroquia:	Abanqueiro (San Cristovo)
Concello:	Boiro
Provincia:	A Coruña
INFORMANTE:	
Nome:	Ramón Places Miguéns
Idade no momento da recollida:	85 anos
Lugar e data de nacemento:	A Ponte Beluso, Bealo (Boiro), 22 de febreiro de 1939
Ocupación:	Mestre carpinteiro de ribeira (xubilado)
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:	Gerardo Triñanes e Lita Places (AGALCARI).
DURACIÓN:	11'58"



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 carpintaría de ribeira* (SI-2024-0261.INT) da Dirección Xeral de Patrimonio Cultural da Xunta de Galicia, adxudicado á Asociación Galega de Carpintería de Ribeira (AGALCARI).

A gravación completa (0:59:17) 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:

Ven de familia, si. Meu pai [Manuel Places Piñeiro]foron... que meu pai foron de aquí do Chazo ao virar aí xa está aí. Foron dez irmáns e dez carpinteiros. Meu pai de 18 anos saleu da casa e fixo un barco alá cerca de nós [A Ponte Beluso] e alí casou. E despois puxo un tallerito alí pequeno. Un tallerito pequeno, faciamos barcos moi grandes pero o taller era pequeno e daquela era todo á man.

O noso taller fisicamente era moi pequeno. Pois tiña, bueno, coma de aquí a aquela porta, de largo, 10-12 metros por aí terá esto. Peros despois os barcos facíanse na praia, eh, ao lado do taller. E ferramenta tíñamos a ferramenta que tíñamos de man ben preparada pero non había motosierra nin había nada, todo tiña que ser á man. E facíase, e facíase igual e o barcos quedaban fenomenalmente. Que non é porque o diga eu, pero meu pai era un gran construtor, eh. (...) El polo plano facía unha maqueta.

E despois ao mellor poñíase a facer unha maqueta e empezaba hoxe, deixabaa estar, despois iba traballar a outra cousa, despois outro día, outro momento pois viña facer outro pouco era moi meticuloso e para o corte do barco. Cando se fai o corte do barco desde que está o barco enremado coas cuadernas todas. Poñíalle unha corda delgada e poñía por aquí e polo outro lado, iba a mirar de lexos a ver se a cousa estaba ben. Era moi meticuloso, era moito carpinteiro de Dios.

Eu traballei con meu pai en canto tuvemos o taller, dos 13 anos hasta os 23. Aos 23 deixamos de traballar e eu marchei para navegar. No tempo que naveguei recorrín o mundo, todo, os 5 continentes. E botei 5 anos a navegar nada máis e despois vin e non tiña pensado volver a traballar de carpinteiro, eh, no. Deso nada. Quería volver a marchar a navegar e a muller e mamá: “E non marches que para comer ganamos aquí” E quedeime. Fun para Aguiño para o astillero de Aguiño. (...) e despois botei 33 anos alí.

Eu arrecórdome de todo, de todo o traballo que pasei pero tamén quedo contento porque me ensinou unha profesión que non tuven ninguén que me dixera esto non se fai así, non. Deixome unha profesión boa, boa, que ma ensinou ben, boa porque ma ensinou ben e eu tampouco lle dei moito traballo porque a min gustábame moito porque eu de 14 anos xa sabía riscar un barco, eh.



Museo
do Pobo
Galego



instituto de
estudos das
identidades

(...) eu era o fillo e eu tiña acceso a todo, entendes? E os outros non tiñan acceso a eso ao asunto de riscar o barco non tiñan acceso.

Os modelos eses, as maquetas féndense así ao medio para marcar, non ves que están fendidas en pezas ... e despois o primeiro para facer un barco, primeiro hai que facelo cuadrado, eh. Hai que facer un cuadrado para facer un barco redondo despois. Claro, hai que facer un cuadrado. E despois, fas o cuadrado e despois as pezas que serras alí, empezas por baixo e atrás, atrás, atrás hasta arriba e despois marcas. Nós as maquetas facíamos a un 5 por 100, moitos fanas a un pouco máis porque ao 5 por 100 un milímetro que te equivoques son 2 centímetros é moito. E eso tes que facelo con moita precisión, eh. O milímetro xa había que facer a riscar, había que facelo cunha liña... moito ao dereito. Ao mellor fanos a un 10 por 100 e o 10 por 100 pois ven sendo un centímetro en vez de dous por 100, enténdes? Nos facíamolo a un 5 por 100. Quero dicir que 5 centímetros no aquel eran 1 metro no barco pero a pesar deso pois facíase ben. Eso si, moi material todo. Porque todo era a poder de... que motosierra na tiñamos, era a poder de machada e azuela desas de pé. Bueno, ferramenta tiñamola moi ben preparada porque era a arma que tiñamos, non tiñamos outra

Pois traballando 4, 5, 6 pero máis ben 5 sempre, uns traballaban no taller que o taller era coma de aquí á ala e tiña 10 metros de ancho. Uns traballaban fóra e outros traballaban... porque as cuadernas, as cuadernas dun barco grande tiñan 7 metros ou 8 de circunferencia. E uns a montar pezas fóra e outros a facer as pezas dentro. E así. Era matador, eh.

O primeiro que pos unha vez aquelado é a quilla, a proa e maila popa que alí e donde van as cuadernas, os aqueles encavillados alí. Eso é o primeiro que fas.

O roble era o que se estilaba neso. Moitos tamén metían sobreira, alcornoque logo, sobreira pero o único abaixo por onde vai na agua, por onde ten humedade. Que o alcornoque non vale para seco, para seco non vale. Porque a prueba é, e pásocha a terra, un carro de vacas de sobreira non vale, ou é unha persona que sale tódolos días con el. Si un carreteiro, logo, que sale todos os días co carro, si, para eses vale pero para un que sale de vez en cando co carro non vale que mornéase e desfaise. É dura pero para eso non é. Si, home eso é así.

Primeiramente, poñíase a quilla e poñíase as cuadernas. Poñíase primeiro unha firme á proa e a todos os lados e a nivel, ten que estar a nivel se non sale o barco torto (ri). E íbanse poñendo así con tarranchas, tarranchábanse logo con unha ou outra e cada tres, unha, dúas, tres, unha distancia co ancho que tiña no riscado no (borreado?), así hasta que acababas. Despois á proa e máis á popa tiñas que poñer unhas cuadernas que van metidas na quilla, na quilla non, nunha peza que leva por riba da quilla, alí á proa e aquelábase todo. Despois poñíase polo codillo, por onde vai redondo poñíase unha peza para aguantar as cuadernas, para aguantalas e máis que non anduveran a aquelar que había que afirmalas todas. Despois había que tarranchalas todas (fai o xesto) e por riba tamén e despois empezábase. Poñíase a sobrequilla, a sobrequilla había que poñerlla antes, a sobrequilla que é a de dentro, eh. A que vai encabillada na quilla e máis nas cuadernas e despois empezabas a poñer as cintas, a de riba, e os baos, as cuerdas por dentro e poñíanse os baos e despois empezábase así hasta... Nós normalmente a cuberta sempre a poñíamos no verán para que non, para que estuvera seco e senón despois abre moito e se na pos no verán despois abre moito. E poñíamola no verán e despois a obra morta tamén. Pero era moi traballoso todo eso.



Carenar si, e alquitrán tamén. Porque as cuadernas levaban dúas pezas unha pegada noutra e levaban alquitrán antes de aquelar. E había moitos que, supoñamos, mira, fixemos moitos barcos para Vilanova e eses si que alquitraban saín. Eses cando tiña o barco, cando estaba o barco listo, abríase un buratiño á popa que o barco estaba así algo inclinado (indica coa man a posición) e ca máquina de sulfatar, sulfataban todo o barco por dentro como fora.

Porque o saín é grasa de sardiña e eso éntalle na madeira hasta decir basta. Por que pudren os barcos agora? Pudren por non cortar a madeira no seu tempo, por non secala e por todo eso. Non é máis que así. O pino é igual que sempre. (Ri)

Traballo sempre había moito daquela, poucos cartos pero traballo bastante. Si, home, nós tiñamos moito traballo. Porque daquela había moitos barcos de cabotaxe, deses que levaban madeira para Vilagarcía, había moitos barcos, alí había moitos barcos. En Ponte Beluso había moitos barcos. En Ponte Beluso e Taragoña habería 15 ou 20 barcos que andaban á mercancía, entendes? E tiñan sempre algo que facer, algunha cousa que facer non pero é así...

Pois nesa época, supoñamos alí onda nós había tres. Un máis abaixo e en Ponte Beluso un a un lado e outro ao outro da ría. Alí había 3. Despois en Rianxo había moi ben deles. En Rianxo tamén había 4 polo menos, daquel entonces. Despois en Noia había 1 nada máis, daquela. No Freixo había, no Freixo había 2 ou 3 e daquela traballaban ben no Freixo

Ai, a min nos barcos gustábame traballar de todo. Todo o que era o barco. Despois onde empecei a traballar algo do que non traballara foi en Aguiño dentro dos puentes e esas cousas pequenas, non. Pero despois no barco gustábame de todo, gustábame de todo.

E tiña una cousa de bo, que canto máis difícil fora a cousa de facer, máis gana tiña de facela. Non me gustaba a min, tiña que saber eso. Neso si, neso nunca me meteu medo unha cousa que fora mala que me metera medo, esa na fago, non, non. Sempre me gustou eso.

De calquera maneira, eu estou contento co que fun.