

ENTREVISTA A MARTÍN SENANDE



Museo
do Pobo
Galego



instituto de
estudos das
identidades

NOME DO DOCUMENTO:	MPG_CaRi_0010_B_id3621_D
AUDIO DE REFERENCIA:	MPG_CaRi_0010_B_id3621.mp4
TIPO DE DOCUMENTO:	Etnográfico xeral
MATERIAL DISPOÑIBLE:	Ficha de contexto e transcripción. Vídeo resumo editado mp4. Ficha de ferramentas.
DATA DE RECOLLIDA:	mércores, 9 de outubro de 2024
LOCALIZACIÓN:	
Localización:	Estaleiros Baladiño
Lugar:	Taboído
Parroquia:	Canduas (San Martiño)
Concello:	Cabana de Bergantiños
Provincia:	A Coruña
INFORMANTE:	
Nome:	Martín Senande Vázquez
Idade no momento da recollida:	64 anos
Lugar e data de nacemento:	Taboído (Canduas, Cabana de Bergantiños), 23 de agosto de 1960
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 Lita Places (AGALCARI)
DURACIÓN:	12'35"

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 (1:15:39) 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:

Son a terceira xeración deste astillero, dos carpinteiros de ribeira de aquí de Cabana, de Baladiño concretamente. O primeiro, quen fundou isto foi meu avó, chamábase Benito Senande Novo. E fundouno, non hai, a verdade, non hai fecha nin ano concreto, pero data dos anos 1930 por aí, 30, 31, 32... data este estaleiro cando o fundou meu avó.

Meu avó ven dalí dos colegios, donde están agora ubicados os colegios de Cabana. Alí había astilleros. Bueno, astilleros. A figura do astillero en realidade non a había, había unha casetas onde fiaban a estopa e facían cavillas de madeira, porque os barcos construíanse a la intemperie. E despois trasladouse para aquí, e de aquí naciú despois meu pai. Bueno, naceron varios que despois meu pai foi socio con uns cuñados e máis con uns irmáns. Meu pai era Eduardo Senande Martínez e despois foi cando pasou a min. Meu pai jubílose e eu con 22 anos, efectivamente, quedoume a min este astillero e hasta a fecha.

Con meu pai chegaron a ser 22 homes traballando, con meu avó si que non cho podo decir, pero con meu pai chegaron a ser 22 homes traballando.

Pero antes había a figura do serrador tamén. E había xente que estaba, que eran carpinteiros pero en realidade non estaban no astillero, estaban no monte sempre. Practicamente estaban talando o árbol, sea o roble, o pino ou o eucalipto para despois darlle a madeira ao astillero, entendes? Entonces eso configuraban 22 homes pero eso non quere dicir que fosen todos carpinteiros, eh.

E despois, cando eu empecei, eu tuven unha cuadrilla, por así decilo, de 7-8 homes sempre facendo barcos. Bueno, facíamos dous por ano e máis á parte das reparacións en verano, facíamos dous barcos por ano. E entonces claro, tiñas que ter xente obviamente.

Dicía sempre meu pai, dicíame, que cando tuvese a madeira do barco no astillero que tiña mitad do barco feito e o barco aínda estaba sin empezar, eh. Imáinate!



Museo
do Pobo
Galego



instituto de
estudos das
identidades

#3621

A ver, o que máis utilizábamós, e o que máis desperdicio tiña en realidade, era o carballo, o carballo daquí, galego. Por culpa de que ao ser torcido, nós necesitábamós pezas moi torcidas. Un barco date conta que é todo torcido, excepto a quilla dun barco despois é todo torto por así decilo. Entón, claro, necesitábamós árbores torcidos e moitas veces que non había esa madeira pa esa peza entón facías a poder do ancho, chamámoslle nós. Entón a facelo a poder de ancho desperdiciamos moitísima madeira. E entón ao desperdiciar moitísima madeira, non te preocupes que a reciclábamós que despois comprábamós á leña. Osea, non se perdía absolutamente nada. Eso en canto o carballo, que é o que máis se usaba máis toneladas de carballo era o que máis se usaba. E despois o pino do país, o autóctono. Algo de eucalipto, pa quilla e sobrequilla. Eu no meu caso o único, vamos, que usaba é pa quilla e pa sobrequilla e pa palmejares e cuerdas e despois o resto era todo carballo e pino do país.

Necesitamos un armador ou unha armadora que contrate o barco e despois temos que facer un modelo, para cada barco que construímos facemos un modelo. Que diseñamos nos mesmos, eh, os carpinteiros. Ese modelo pode ser ben de popa de estampa, de popa de parrulo, de popa de rabo de galo, de popa de trainera, de popa de crucero, bueno, hai mil popas, non, hai esas pou... cuantas tamén, tampouco non hai tantísimas, non.

Entón, o armador pedíache unha popa: Pois eu quero.... Iso foi a raíz tamén da moda, non, porque antes os barcos eran todos de popa de trainera, practicamente, porque antes había a trainera, era un barco logo, como ti direi eu, nas tarrafeiras, no que é un barco tarrafeiro, que é o que vai á sardiña, ao xurelo, a toda a historia. Tiñan todos unha trainera, ou vamos dicir, que a nave, o que é o barco, o tarrafeiro era o máis grande, o que pescaba o xurelo e a sardiña. Sin embargo, tiñan unha trainera sempre con él, a remo, que eran a remo, e esa era a que transportaba o peixe para o porto.

Por que era esa embarcación así? Porque esa embarcación era de menor calado. Nos portos, antes, había moi pouquiño calado tamén. Entón, para que acercaba o seu muelle, logo, eran as traineras, esas desembarcaban, que desembarcaban con medidas, con medidas caixóns de madeira ou cestos de mimbre, que desembarcaban a tripulación. A tripulación dunha trainera igual eran doce homes, ou quince homes, ojo eh, eran barcos largos tamén, moi largos, de pouquiño calado.

Entón, esas eran as popas de trainera, aquí fixéronse moitísimas traineras, moitísimas. Meu pai tíñalle collida a maña ás traineras, bua, madre de la morería, facía traineras seguido. E despois, esas eran popas de trainera, e a tarrafa normalmente era a popa de rabo de galo. Antes, pero eso vai, xa digo eh, por modas.

Entón, despois, pasamos a popa de parrulo, que para min é a que mellor navega no mar, non? A popa de parrulo, para min, é máis estable que pode haber. Cal é o problema? Que, por exemplo, os pescos achácana, os pescos son os mariñeiros, logo, non chamámoslle de pescos, achácana por culpa de que é moda. Entón, a popa de parrulo era bastante máis difícil de facer que a popa de estampa. A popa de estampa é reta, Entón, calquera a fai, necesitas unhas cuantas pezas alí de carballo, algo tortas, pero despois é bastante dereito todo. Na popa de parrulo, aí é donde se dicía eu que necesitábamós a madeira un pouco semi seca, logo, por culpa de que era máis elástica, entón, doblábase mellor, entendes? Que estamos falando, claro, de bordos de cinco centímetros, de catro, de seis, dependendo da categoría do barco, obviamente.



Museo
do Pobo
Galego



instituto de
estudos das
identidades

Si, eu uso, sigo usando a escala de 1:20, osea, un centímetro, 20 centímetros, si de toda a vida usei esa escala, pódese usar outra tranquilamente, osea, cada un pódese adaptar á que queira, eu uso a de 1:20, de toda a vida.

Para nós era un piso de madeira vulgar e corrente que claro, que tiñamos que ter un pedazo grande pa poder delinear o barco, non? Porque despois ese modelo, témolo que sacar a escala real. E facíamos a caixa de cuaternas e despois aí é cando... é facilísimo. En realidade é facilísimo. Si, si, créeme que é facilísimo. Entonces, sacábamos as cuaternas pa transportar eso, osea eso eran todo líneas, para transportar esas líneas necesitabamos unha plantilla como esa que ves aí. Unha plantilla que é a raia e de aí facíamos, tranportábamola ao tablón de carballo e aí é onde facíamos a historia, non? Entonces, dependendo da popa que quería o armador, así facíamos o modelo con popa de estampa, con popa de rabo de galo, con popa de traíña, con popa redonda... e facíamos solamente, ou facemos, se o hai que facer aínda se fai sen problema, medio casco, porque a outra mitad é simétrica, Entonces facemos así. Eu particularmente nunca delineaba a obra morta, nin delinio, solamente fago a obra viva, porque a obra morta despois fago de outra forma, con xunquillos e, bueno, xa é outra historia, que se pode facer tamén delineando, eh? Pero bueno, eu na facía e entonces facíamos así, e eso era, salía o barco.

Ahora temos a madeira no astillero. Ao ter a madeira no astillero, metémola toda por aí ciscada, como eu digo, pa vela, obviamente, pa ires mirando que peza é mellor para facer aquela cuaterna, varenga, xinoles... bueno, hai muitos nombres, non.

Entonces eu iba siempre marcando o que é o madeirado, o madeirado é pa facer as cuaternas logo, outros iban facendo ese madeirado e outros iban xa ligandoa, ligandoa xa é facendo a cuaterna e outros mentres tanto iban xa poñendo a quilla, a roda de proa e os codastres de popa. Que aí é donde empezámolo barco. Osea, cando había moita xente traballando ibas uns cunha cousa e outros con outra e así facíamolo. Cando éramos menos traballando, poñíamola quilla e máis levantábamos o enrodamento, como lle chamamos nós, e quedaba aí parado e mentras tanto facíamos as cuaternas. E facíamolas todas. Non había, aquí solamente viñas aquí e vías o que é a quilla, a roda de proa e máis o codastre de popa, non había outra cousa no barco.(...) Edespois, bueno, sobrequilla, parmejares, baos, cubierta e obra morta e despois banceábamos. Eu sempre deixaba o último pa bancear como creo que case todos. Bueno, outros tendrán outra técnica, eso depende do carpinteiro, do taller como queira. Eu facía así. O banceamento sempre ao final que era quizá o máis fácil pa miña maneira de ver, bancear o barco case é a obra máis fácil que ten o barco.

Si, e despois. Houbo unha moda tamén, que moitísima rabia lle tiña eu tamén a esa moda, sobre todo os fisterráns, do alquitrán. E o alquitrán, claro. Cal é o problema do alquitrán? Será moi bo producto pero é que era porquísimo. Porque resulta que nunca secaba, para secar había que ter un día coma hoxe, se se molla pois bueno, seca, se non pois esto estaba sempre... despois aquí de facer virutas, polvillos e toda a historia, quedaba todo pegado. A verdad será moi bo para a madeira pero super asqueroso. Entonces nós tiñamoslle moitísima rabia porque andabas siempre pringado de alquitrán, non. Entonces bueno, eu funo metendo un pouco para fóra e entonces xurdeu o aceite de linaza, quentábamos aceite de linaza, quente xa se compraba cocido, porque hai aceite de linaza crudo e hai aceite de linaza cocido. Sempre se compraba cocido, quentábase e despois dábase e despois dábamoslle minio. Minio que facíamos nós, eh. Que hoxe xa non o hai. Si, porque había que telo un



par de días a ferver tamén, eran outras pinturas. E despois dábamoslle minio e despois xa as pinturas pertinentes.

Nós os carpinteiros de ribeira creo que todos temos un ramalazo por así decilo, eu sempre digo así, non (Ri). Para ser carpinteiro de ribeira hai que ter un ramalazo, eh. Hai que... porque tes que visualizar as cousas antes de e entonces hai que... hai que telo, tes que sabelo pois se non pois non.

Entonces bueno, para finalizar, viva a carpintería de ribeira e bueno, porque é un oficio que é apasoaionado e é querente, eu que sei como chamarlle, espectacular.