



LA CONSTRUCCION NAVAL EN ASTURIAS
LOS CARPINTEROS DE RIBERA

CANDAS 1991

Portada: Anónimo. Los Astilleros del Dique de Luanco c. 1914
Depósito Legal AS- 3.034/91
Imprenta Fuxa C.B.
CANDAS

La construcción naval en Asturias

Los carpinteros de ribera

Exposición:
Club Náutico Carreño

Horario:
Laborables: Mañanas, de 12 a 14 h.
Tardes de 18 a 21 h.
Festivos: Mañanas de 11 a 14 h.

Candás, del 6 de Agosto al 1 de Septiembre de 1991

Presentación

Esta exposición, la segunda de un ciclo dedicado al estudio y difusión de la cultura y etnología de la comunidad marinera asturiana, pretende mostrar la importancia que tuvo en el pasado la construcción artesanal de embarcaciones, principalmente las dedicadas a la pesca, en la mayoría de los concejos costeros de nuestro litoral.

En ella se puede ver una embarcación de pesca de pequeñas dimensiones en fase de construcción y un buen número de objetos, plantillas y herramientas, utilizados por los carpinteros de ribera durante el ejercicio de su trabajo. También se exponen varias maquetas de los distintos modelos de embarcaciones de pesca construidas en los astilleros asturianos durante este siglo, desde los botes, bateles, traineras y lanchonas, pasando por los vapores, hasta las modernas boniteras y arrastreros. Completan la sala una colección de fotos de diferentes astilleros y barcos de pesca, así como una série de antiguos planos de embarcaciones elaborados por los propios carpinteros de ribera.

Finalmente, con esta muestra queremos rendir un merecido homenaje a todos aquellos artesanos de ribera que dedicaron, y, a los que todavía dedican gran parte de su vida a construir, a golpe de azuela sobre maderas de roble y pino, las embarcaciones de pesca y de recreo que navegan por toda la costa cantábrica.



Anónimo. Tradicional método de quemar con "roza" los cascos de las embarcaciones para protegerlos de los ataques de gusanos y otros animales marinos. Playa de la Ribera de Luanco c. 1914.

La Construcción Naval en Asturias. Los Carpinteros de Ribera

Antecedentes históricos

La región asturiana, con 334Km. de costa, estuvo desde antiguo estrechamente ligada a la vida marítima, y ha tenido en la construcción naval uno de los oficios tradicionales mas apreciados.

Sin embargo, las noticias referentes a esta actividad desde la Edad Media hasta el siglo XVIII son muy escasas y se encuentran poco documentadas.

A partir del siglo XIII el litoral cantábrico se incorpora a la rutas del comercio marítimo europeo, destacando en Asturias los puertos de Llanes, Luarca y principalmente Avilés. Este último contaba por entonces con un destacado astillero en el Campo de Bogad, que era abastecido de madera de roble de los cercanos bosques de la Tejera, Galiana, Rio de San Martín, Miranda, Llamero y otros, que propició la creación del importante gremio de carpinteros de ribera local, de gran tradición en la villa hasta su desaparición a mediados del siglo pasado ¹.

Con la conquista de América y el nombramiento por Felipe II del asturiano Pedro Menéndez de Avilés para comandar la Armada Invencible, la costa asturiana se puebla de astilleros que construyen todo tipo de embarcaciones para la flota real. Los materiales procedían de los extensos bosques de maderas nobles: robles y castaños, mientras que de las numerosas ferrerías salían toda clase de clavazón y arpeos navales ². Fueron famosos desde el siglo XV los astilleros de La Linera, en Castropol, y en el XVI el de Llanes ³.

1 Julián GARCIA SAN MIGUEL, **Avilés. Noticias históricas**, Madrid, 1897, págs. 134-135

2 Del año 1549 es una Provisión Real que confirma la construcción de "naos gruesas" en el Principado de Asturias, en cuyo trabajo participaban mas de 40 oficiales entre "carpinteros y califates, cordoneros, carreteros, criados y serbientes", en Luis FERNANDEZ MARTIN, **Provisiones Reales a favor de Asturias durante la regencia de los Reyes de Bohemia 1541 - 1551**, en Boletín del Instituto de Estudios Asturianos nº 84 - 85, Oviedo, 1975, pág 309.

3 Voz "ASTILLEROS", en **Gran Enciclopedia Asturiana**, tomo 2, Gijón, 1970, pág. 89.



Anónimo. Botadura de una gabarra en los Astilleros del Dique de Luanco c. 1914

Asímismo, entre los siglos XVII y XVIII funcionaba en Ribadesella un astillero donde se construían, con las maderas que de los montes de Ponga y Cangas de Onis bajaban por el río Sella, galeones reales destinados al comercio americano ⁴

Del siglo XVII tenemos noticia de la existencia de un pequeño astillero en el puerto de Candás, propiedad del Ayuntamiento, que lo explotaba por arrendamiento. En 1693 eran sus llevadores Gabriel González, Juan Antonio Robellada y Juan Pérez Gabian "maestros de barcos y vecinos de dicha villa" ⁵

Por estas fechas, Avilés contaba con artesanos expertos en la confección de cabullerías y potería; en Gijón, Luarca y Avilés se fabricaba la pintura con aceites de linaza, breas y colorantes. Mientras que, en los puertos del occidente se tejían las velas con lino del país e importado del Báltico ⁶

4 Manuel F. LADREDA, *Páginas Asturianas*, Oviedo, 1884, pág. 86

5 Marino BUSTO, *Historia del Concejo de Carreño en la General de Asturias*, Gijón, 1984, pág. 189. De este astillero todavía perdura su topónimo que da nombre a la calle de entrada a la villa por la carretera de Gijón.

6 Jesús Evaristo CASARIEGO, *Asturias y la mar*, Gijón, 1976, pág. 67

A principios del siglo XVIII comienza una etapa de declive en los astilleros asturianos, a partir de este momento todos los encargos de buques para la Marina Española pasan a construirse en los arsenales de Guarnizo, en Santander, de gran actividad desde el siglo XVI, y en el de La Graña en el Ferrol, que había sido fundado por José Patiño, Intendente General de Marina, por R.O. de 5 de diciembre de 1720 ⁷.

Sin embargo, Asturias continuó suministrando gran cantidad de maderas y ferramenta, y desde finales de siglo, con la introducción de maquinaria de vapor en los talleres de los arsenales españoles, convirtió a estos en los primeros clientes de la incipiente minería del carbón de piedra asturiano ⁸.

A mediados del mismo siglo, el número de carpinteros de ribera matriculados en los puertos asturianos era de 97, destacando los 23 del concejo de Castropol (18 en La Linera y 5 en Figueras); en Luarca trabajaban 15, al igual que en Luanco (5 maestros, 5 oficiales y 5 aprendices), 9 en Viavélez, y , en menor número también los había en Avilés, Lastres, Gijón, Ribadesella, Llanes y Candás ⁹.

En 1772 las provincias marítimas de Avilés y Ribadesella, que comprendían todo el territorio asturiano, aún contaban en sus matrículas con 93 carpinteros de ribera y 17 calafates, asentados fundamentalmente en los puertos de la zona occidental ¹⁰.

La apertura de los mercados americanos a la totalidad de los puertos nacionales a finales del siglo XVIII, da un nuevo impulso a la construcción naval y a la explotación comercial, promoviendo a su vez la creación de numerosas compañías navieras.

7 Nemesio MERCAPIDE, **Guarnizo y su Real Astillero**, Santander, 1980, pág.49.

8 Jesus Evaristo CASARIEGO, **El Marqués de Sargadelos o los comienzos del industrialismo capitalista en España**, 2ª edición, Oviedo, 1974, pág. 119.

9 Respuestas Generales del **Catastro del Marqués de la Ensenada** referentes al Principado de Asturias (copia microfilmada), Departamento de Historia Moderna, Universidad de Oviedo.

10 Joaquin OCAMPO SUAREZ - VALDES, **Campesinos y artesanos en la Asturias preindustrial (1750 - 1850)**, Gijón, 1990, pág. 126

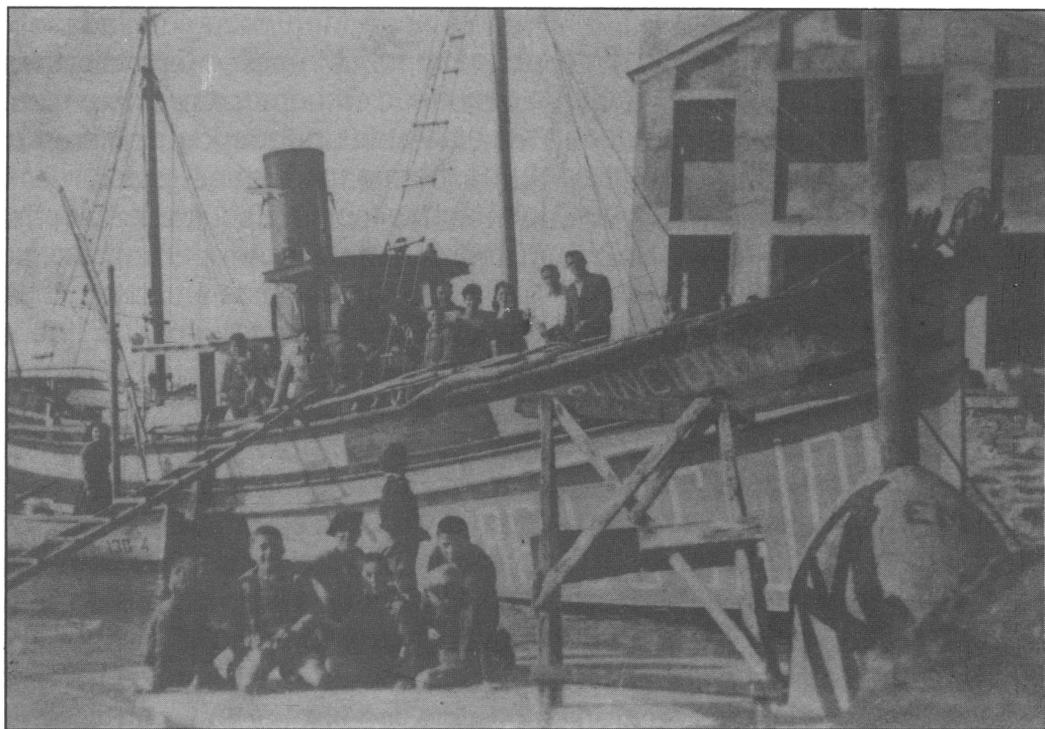
Carpinteros de ribera y astilleros asturianos. Siglos XIX y XX

A principios del siglo XIX Gijón pasó a ser la capital de la provincia marítima de Asturias, que incluía los distritos de Llanes, Ribadesella, Lastres, Gijón, Luanco, Avilés, Cudillero, Luarca y Castropol; y en 1846 contaba, entre la gente de mar matriculada, con 50 carpinteros de ribera y 73 calafates, de los que 87 pertenecían al distrito de Castropol¹¹.

A partir de esta fecha, la documentación conservada en algunas de las Ayudantías de Marina de Asturias, y de manera especial, en el archivo de la Comandancia de Marina de Gijón, nos permite conocer con amplitud, la importancia y el desarrollo de la construcción naval asturiana a lo largo de los últimos dos siglos.

En el concejo de Castropol, límite marítimo entre Asturias y Galicia, se había desarrollado desde tiempo atrás un importante foco de astilleros de ribera en torno a la ensenada de La Linera, entrante costero situado en la ría del Eo, entre Castropol y Figueras. Desde mediados del siglo XIX trabajaron en este lugar los carpinteros: José Rodríguez Villamental, Francisco Martínez Labicirón, Antonio Fernández Soto, Miguel Pulpeiro, Juan José Fernández Piñerua y José Antonio Reguera, que construyeron algunas embarcaciones de cabotaje de mediano tonelaje. José Sixto Suárez del Canedo, se especializa en la construcción de pequeñas embarcaciones de pesca y en gabarras para el tráfico portuario. Y desde los años finales del siglo hasta el primer cuarto del actual también construyeron embarcaciones menores José Antonio Suárez Villamil, Manuel Fernández Loza y Francisco Díaz Fernández.

¹¹ Este distrito comprendía a su vez los puertos de Ortiguera, Viavélez, Tapia, Figueras y Castropol. Voz " FERROL ", en **Diccionario Geográfico - Estadístico - Histórico de España y sus posesiones de ultramar**, por Pascual MADOZ, Tomo VIII, Madrid, 1847, pág 55.



El vapor de pesca candasín " ASUNCION Nº 1 " efectuando reparaciones en los Astilleros Gondán de Figueras. Mayo 1942

En 1900 Francisco García García construyó el balandro " Bengoechea" de 18,75 tm. para armadores de Ribadeo. Otros carpinteros de ribera que trabajaron durante la primera mitad de este siglo fueron: Laureano Martínez, Luis Pérez y Ramón García Arias. Al comenzar la década de los 20, Francisco Diaz Martínez, constructor de pequeñas embarcaciones en La Linera, instala un pequeño astillero en el puerto de Figueras (Astilleros Gondán), donde construye un buen número de botes y traineras de pesca; a partir de 1939 inicia una nueva y próspera etapa construyendo motoras y vapores de pesca de mas de 40 tm. Desde esta fecha hasta el final de los 60, de sus gradas y varaderos salieron gran cantidad de embarcaciones de todo tipo, desde pequeños botes de pesca y de recreo hasta motopesqueros y costeros de vapor de mas de 120 tm., cerrando un brillante historial de 50 años de construcción naval artesanal.

Hacia 1970 comienza la construcción de embarcaciones en chapa de acero, principalmente pesqueros de mediano tonelaje, con destino, a armadores nacionales y a otros de países extranjeros, destacando Senegal, Mauritania, Marruecos, etc. Línea en la que continúa actualmente.

A mediados de este siglo, Miguel Vijande Martínez en Viladevelle, Florentino Fernández García-Soto en Castropol y Marcelino González Díaz en Berbesa, continuaban fabricando pequeñas embarcaciones de pesca y recreo. Hoy día, aún permanecen en activo dos pequeños astilleros de ribera en el concejo de Castropol: los hermanos Carlos y José Félix González Vijande, conocidos por " los Pachos ", en el Esquilo, y Guillermo Fernández García en Barres.

Otro de los lugares destacados en la construcción de embarcaciones mercantes destinadas al tráfico comercial durante el siglo XIX, fue el pequeño puerto de Viavélez, perteneciente al concejo de El Franco, que abasteció de barcos, no solo a armadores asturianos sino también a gallegos y montañeses¹². Desde principios de siglo trabajaron en su astillero los hermanos Antonio, Celestino, Pablo y Melchor García Santa Marina, y construyeron, entre otros buques, en 1826 el bergantín " El Nuevo Campeador ", de 100 tm, en 1840 el patache " Joven Ramón " de 24 tm, en 1847 el bergantín-goleta " Teresita " de 110 tm, en 1852 el quechemarín " San Antonio ", ...

Sin embargo, el constructor que mas impulsó el astillero local, construyendo embarcaciones de gran calado fue José Ron y Presno¹³, nacido en el citado puerto de Viavélez en 1814. Entre 1840 y 1873, entre otros buques, salieron de sus varaderos: 3 quechemarines, 5 pailebotes, 6 pataches, 1 bergantín-goleta, 1 bergantín, 1 goleta y en, 1851 la corbeta " Villa de Avilés " de 328 tm, para los armadores avilesinos Calixto González Carbajal y Manuel de Bango¹⁴. En 1881, con 67 años de edad, aún construyó 10 gabarras para la Junta de Obras del Puerto de Avilés con un tonelaje total de 160 tm.

Otros constructores de Viavélez a mediados del XIX fueron: Martín García Piedra y José Fernández Ron; y, al finalizar el siglo construyeron embarcaciones menores de vela y remo y alguna que otra gabarra: José M^a Méndez, Ramón López Acevedo y Francisco Ron.

¹² José Luis MARURI GREGORISCH, *Notas sobre arquitectura naval en los buques de vela del mar Cantábrico, Santander 1760 a 1875*, en *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, vol. II, Santander, 1978, pág. 80.

¹³ Marcelino FERNANDEZ FERNANDEZ, *El Franco y su concejo*, Luarca 1898, pág. 11.

¹⁴ Juan Carlos DE LA MADRID ALVAREZ, *El viaje de los emigrantes asturianos a América*, Gijón, 1989, pág. 58.

En Ortiguera, puerto pesquero del municipio de Coaña, también constatamos en la segunda mitad del pasado siglo cierta actividad en la construcción de pequeñas embarcaciones de pesca, siendo sus constructores Ignacio López Acevedo, Manuel Fernández Blanco, Leandro Avello y José Fernández Murias, que además construye en Navia en 1862, la polacra-goleta " Virgen del Carmen ", de 65 tm. En la década de los 30 del siglo actual Germán Fernández González fabricó algunos botes y traineras de pesca.

En lo que respecta a la ría y puerto de Navia, se conocen bastantes datos desde mediados del siglo XIX ¹⁵. José Fernández Presno y Méndez-Fonfría, nacido Viavélez en 1823, establece un pequeño astillero en la margen derecha del río - actual calle Regueral de Navia - , en donde construye pequeñas embarcaciones para el tráfico local hasta consolidar su prestigio y reputación, instalando rampas, varaderos y almacenes de maderas. A partir de 1848, comienza una etapa de gran actividad construyendo todo tipo de embarcaciones mercantes de cabotaje y de altura. Entre esa fecha y 1868 construyó: 1 balandro, 3 quechemarines, 5 pataches, 5 goletas, 3 bergantines-goletas, 6 bergantines y 2 fragatas, con destino a los puertos de Gijón , Avilés , Santander, Luarca, Navia, Vega de Navia y Ribadeo ¹⁶.

Asimismo, en la margen izquierda del río Navia, en el lugar denominado El Espín, perteneciente al concejo de Coaña, Alejandro Fernández Presno, hermano de José, funda por las mismas fechas unos astilleros de los que salen un buen número de embarcaciones destinadas al tráfico comercial¹⁷.

En 1856, Francisco A. Pérez, de la matrícula de Tapia y vecino de Viavélez, construyó en el Espín el quechemarin " Pepita ", de 26 tm. Otros constructores del Espín desde finales del XIX hasta mediados del actual fueron: Fructuoso Méndez y su hijo Jesús Méndez Manso. El primero construyó todo tipo de chalanas para la pesca y tráfico del río, y entre los años 1902 y 1903 el pailebot " Tres Amigos ", de 49 tm y la goleta " Manuel ", de 99 tm. Por su parte, su hijo Jesús se especializó en la construcción de botes y chalanas y, en 1953 fabricó 3 gabarras.

15 Jesús MARTINEZ FERNANDEZ, *Historia de la Construcción Naval en Navia*, Navia, 1990, págs. 21 - 30.

16 *Ibid.*, pág. 23

17 *Ibid.*, pág.26

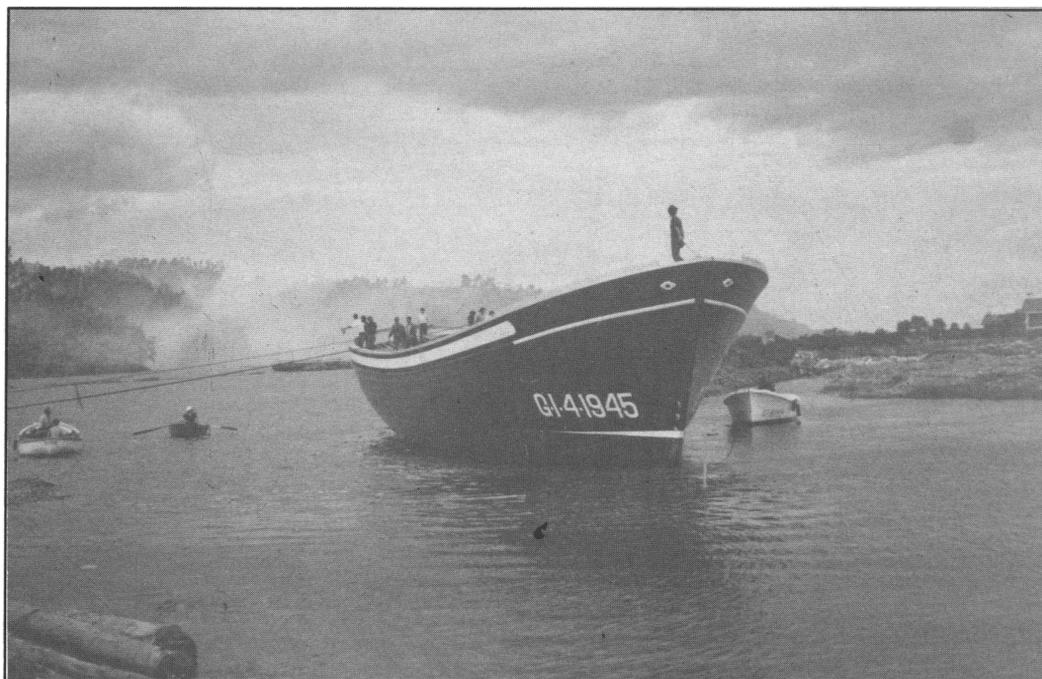
Juan Eguiagaray Malgor construyó en 1910 en Las Aceñas, la goleta " Balbinita ", de 99, 58 tm. Entre 1918 y 1919, Fructuoso Méndez y Fausto Paraguay ¹⁸, construyeron en el Espín el vapor de cabotaje "Covadonga ", de 123,5 tm. Años mas tarde, en 1942-43, Modesto Garrote Unzueta construye en el mismo lugar el vapor de pesca " Acuario ", de 33,3 tm para armadores gijoneses. Y, por las mismas fechas hasta 1945 tenemos noticia de la existencia de unos pequeños astilleros denominados Astilleros Castropol S.L. de Navia, que construyen pequeñas embarcaciones de pesca y de recreo y alguna que otra gabarra. Llegado el año 1950, Benjamin López Rodríguez construye algunos botes y gabarras.

En Puerto de Vega, pueblo de gran tradición marinera, trabajaron durante el siglo XIX: Pedro Fernández de la Vega, de la matrícula de Viavélez, en la construcción de embarcaciones comerciales; los hermanos Juan y Antonio Méndez Vigo, junto a Félix Lanza Trelles construyen pequeñas embarcaciones de pesca, y, Melquiades Lanza Méndez, en la década final del siglo alterna la construcción de embarcaciones menores con otras de mayor porte.

Ernesto Fernández Méndez, de Puerto de Vega, construyó desde principios de este siglo hasta la década de los 40, un buen número de embarcaciones y lanchas dedicadas a la pesca de bajura. Su hijo Celestino Fernández González le sucedió en el astillero, construyendo y reparando todo tipo de embarcaciones de pesca y de recreo hasta 1975. Debido a la falta de espacio que limitaba por completo su industria, en 1963 se traslada a Navia y funda en cooperativa Astilleros Armón, fabricando inicialmente 40 garrotines de pesca que exportan a Francia. Continuó después construyendo embarcaciones de pesca de más de 150 tm, y, al jubilarse en 1977, regresa a Puerto de Vega, donde, junto a sus hijos Celestino y José crean un nuevo astillero " Hermanos Fernández García ", que desde entonces construye embarcaciones de madera y de fibra de hasta 100 tm, continuando en activo hoy día ¹⁹.

¹⁸ *Ibid.*, pág. 42

¹⁹ *Ibid.*, pág 59



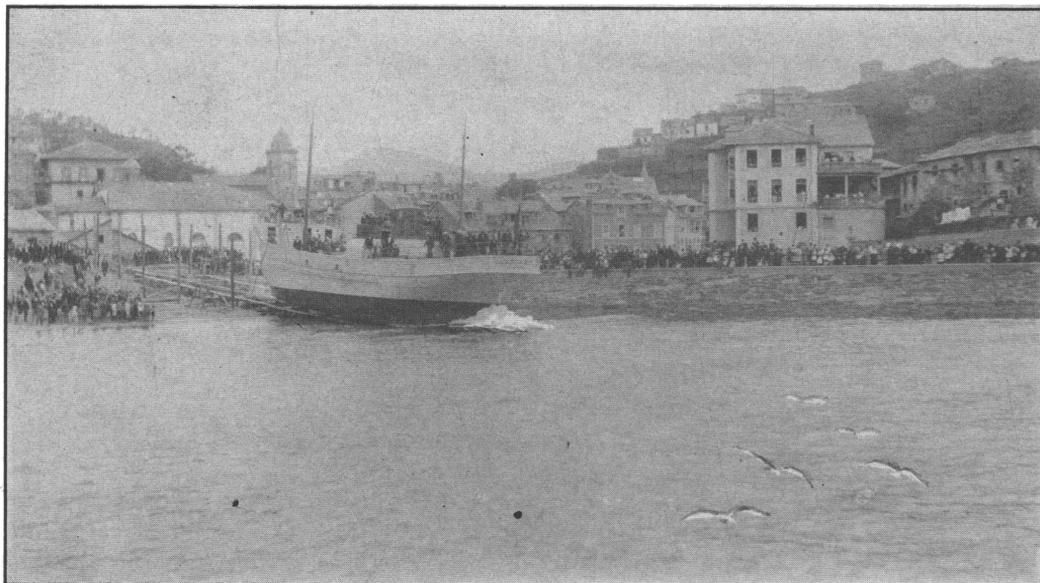
Botadura del arrastrero " LOLO EL NIN", en los Astilleros Armón de Navia Septiembre 1974

En cuanto a los Astilleros Armón de Navia, poco tiempo después de su apertura, son adquiridos por el ingeniero naval Francisco Díaz Madarro, en 1974, se constituye la sociedad Astilleros Armón S.A., iniciando una nueva etapa con la construcción de buques de acero de 80 tm. Desde entonces han salido de sus rampas cerca de 150 embarcaciones, principalmente arrastreros, camaroneros y palangreros con destino a armadores nacionales y extranjeros ²⁰.

Otros carpinteros de ribera de Puerto de Vega fueron: Severo Suárez Pérez que construyó, aparte de otras embarcaciones menores, entre 1918-19 el vapor " Puerto de Vega ", de 88,5 tm. En 1927 se instalan los hermanos Salvador y Francisco Suárez Rodríguez, conocidos por " los Magarinos ", que construyeron, entre la fecha y 1978, año en que cierran su taller por jubilación: 28 botes de remo, 31 motoras de bajura, 31 sardineras, 7 boniteras y 14 volanteras de 14 a 20 mts. de eslora ²¹. En 1943, Ramón González González construyó el vapor " Jesús Antonio ".

20 Ibid., pág. 59-63

21 Ibid., pág 29



Anónimo. Botadura del costero de vapor " LUARCA Nº 3 " de 190 tm en los astilleros de La Llera de Luarca en 1918. Había sido construido por el maestro carpintero de ribera, procedente de Vigo , José Rodríguez Valeiras para el armador local Antonio González Vega.

Luarca es otra de las villas costeras asturianas, donde la construcción naval artesanal gozó de merecida fama y prestigio hasta su desaparición a mediados de este siglo.

De los carpinteros de ribera que trabajaron en los astilleros de Luarca desde principios del siglo XIX, tenemos noticias de Andrés Díez que además de numerosas embarcaciones de pesca construyó en 1832 el bergantín-goleta " El Atrevido ". En 1837, Ramón García Luna botó al agua el quechemarín " La Rafaela ", de 36,5 tm. Patricio Villademoros, de la matrícula de Viavélez, construyó entre 1856 y 1860:3 pataches, 2 bergantines-goletas y el bergantín " Josefa ", de 120 tm. Otros constructores y calafates locales fueron: Atilano Fernández Valdés, Felipe Loza, Joaquín Fernández Fernández, Santos Fernández Andrés, este último especializado en embarcaciones y lanchas de pesca, Vicente Díaz, Francisco Díaz y Francisco Fernández Fernández. En 1866 Rosendo Díez " Rosendón " construyó el bergantín " Favorita ", de unas 300 tm, para el comerciante de Luarca Bonifacio López, con destino al tráfico de ultramar²²

22 Jesús E. CASARIEGO , Asturias y la Mar, Gijón, 1976, págs 93 - 96

Entre el último cuarto del siglo pasado y el primero del actual, continúan construyendo embarcaciones menores de pesca y recreo: Pablo Fernández Castrillón, Manuel Fernández Andrés, Claudio Fernández Fernández, Francisco Fernández García, Rosendo Suárez Suárez y Gervasio Díez Rodríguez, que en 1904 construyó el primer casco de madera fabricado en Asturias con destino a un vapor de pesca para los señores Avello Hermanos de Luarca.

En 1918, José Rodríguez Valeiras, natural de Vigo, construyó el carguero de vapor " Luarca Nº3 ", de 190 tm, al año siguiente los vapores " Maruja " y " Luarca Nº 5 ", y entre 1920 -22 los vapores de pesca " Jaime " y " Ceferino ", de 51,36 tm cada uno. Por su parte, Cipriano Paredes Fernández, entre 1918 - 19 construye los costeros de vapor " Anciola Nº 1 " y " Anciola Nº 2 ", de más de 150 tm.

Durante el primer cuarto de siglo, José Rodríguez Suárez instala un pequeño taller de carpintería de ribera en Ribadebajo, dedicándose exclusivamente a la fabricación de pequeños botes y chalanas hasta su cierre en los años 40. Francisco Suárez Manso construyó en el astillero de la LLera embarcaciones de todo tipo desde botes y traineras hasta balandros y costeros de vapor como el " Rio Candín ", de 138 tm, construido en 1943.

Con los años 50 llegamos al final de los astilleros de Luarca. Los últimos carpinteros de ribera de los que tenemos noticias fueron Ramón Méndez Díez y Vicente Suárez López.

En Cudillero, puerto vinculado tradicionalmente a la industria pesquera, trabajó como constructor de embarcaciones, desde principios de este siglo, Ezequiel Suárez, que, además de velar por la flota pesquera local, construyó gran cantidad de lanchas de remo y vela con destino a otros puertos cercanos. Otros carpinteros que trabajaron en Cudillero y su concejo fueron: José García Marqués y Laureano Alvarez Suárez en la propia villa, y , Maximino Pérez en Oviñana, José Alvarez en Oviñana y Saturnino Arrojo Peláez en Santa Marina.

A partir de los años 60, Andrés Cajeao Alonso, antiguo trabajador de Astilleros La Parrilla de San Esteban de Pravia, monta un pequeño taller de construcción y reparación de embarcaciones de escaso tonelaje en el puerto de Cudillero, hasta que, con las obras de construcción del nuevo puerto en la década de los 80, instala en él un moderno astillero provisto de varaderos sobre railes y columnas para embarcaciones de todo tipo, e inicia la construcción de embarcaciones de pesca con cascos de acero y de poliéster, además de continuar reparando y construyendo barcos de madera.



Los Astilleros Cajeano en el nuevo puerto de Cudillero.

En San Esteban de Pravia, puerto comercial y carbonero de primera línea desde finales del siglo pasado hasta mediados del actual, constatamos la presencia de carpinteros de ribera coincidiendo con las obras de mejora y ampliación de su puerto en los años finiseculares. En 1884, Manuel Pérez García, procedente de Avilés, instala un pequeño taller de ribera donde construye embarcaciones y gabarras para el tráfico portuario hasta su cierre en la primera década del siglo actual. Por estas fechas, también trabaja en el puerto Manuel Muñiz Villalustre, procedente de los astilleros de San Juan de Nieva. Y, a partir de los años 20, José Somonte, vecino de Oviedo, construye un buen número de embarcaciones de pesca: botes y traineras a motor.

En 1950, Basilio Fidalgo Arnaldo instala un pequeño astillero en el lugar de la Junquera, en la zona interior del puerto de San Esteban, construyendo y reparando todo tipo de embarcaciones de pesca. Con el paso del tiempo va mejorando y ampliando sus instalaciones con nuevos varaderos; de sus gradas salieron gran número de motoras y barcos con destino a la mayoría de los puertos pesqueros del Cantábrico. En los últimos años comenzó la construcción de embarcaciones en chapa de acero. Hoy

día, está considerado como uno de los más importantes astilleros de ribera del Cantábrico.

Otros constructores que trabajaron en San Esteban de Pravia en la segunda mitad de este siglo, fueron: Eloy Vázquez Álvarez, hoy reemplazado por su hijo Nicanor, y Jesús García de la Campa, del que tomó el relevo su hijo Miguel, dedicándose exclusivamente a la construcción de pequeñas embarcaciones de pesca y recreo.

En cuanto al vecino pueblo de San Juan de la Arena, importante puerto pesquero y conservero hasta los años 60, conocemos los nombres de algunos de sus constructores. A principios de siglo, Victorio Menéndez González, de Santiago del Monte, trabajó en la Arena construyendo pequeñas embarcaciones de pesca, y, por las mismas fechas, José González García, de Ranón, construyó algunos botes y chalanas para la pesca en el río Nalón. Otros carpinteros de ribera de la Arena fueron: Carlos González, Ceferino López García, Manuel Martínez, de Soto del Barco y Casimiro Vega Santiuste.

En la actualidad, continúa fabricando y reparando alguna que otra embarcación en La Arena el constructor de lanchas Luis del Valle Fernández.

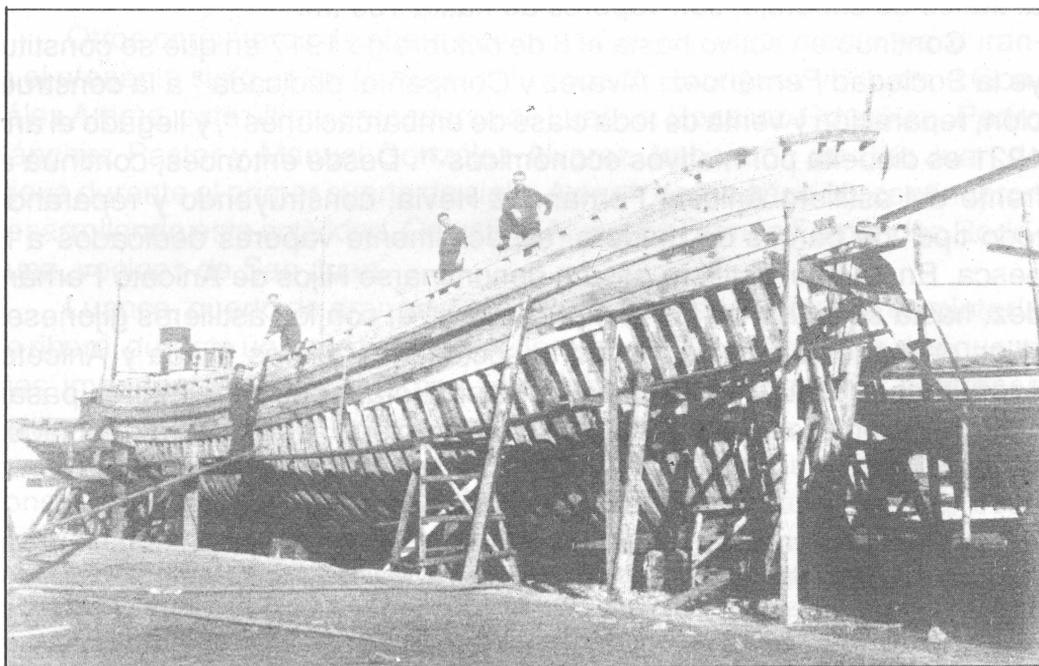


Foto Pire - Muros. Construcción del pesquero "MONTE AGUDO" en los Astilleros "La Parrilla" de San Esteban de Pravia. Enero 1957

En el puerto de Avilés, que había desarrollado una intensa actividad marítima desde la Edad Media, trabajó como maestro constructor de buques y bajeles durante la primera mitad del siglo XIX, Fructuoso García del Busto, vecino del marinero barrio de Sabugo ²³.

En 1860, Juan García Rovés, que se había iniciado como constructor de pequeñas embarcaciones en el puerto de Gijón durante la década anterior, monta un pequeño taller en la ría avilesina donde construye un buen número de botes y lanchas de pequeño tonelaje para la pesca y tráfico portuario. En 1884 se hace cargo del astillero su hijo Manuel, continuando en activo hasta 1901.

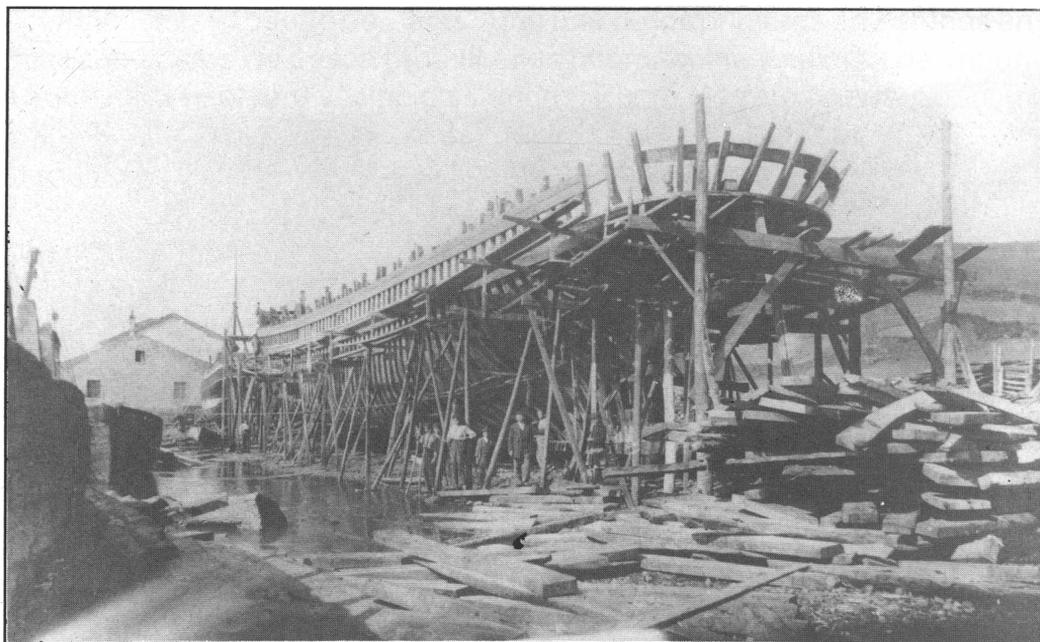
Otros carpinteros de ribera que trabajan en Avilés en esta segunda mitad del siglo pasado son: Fernando Méndez Nuñez, Pedro Alvarez Rivera y Andrés Fernández, de la matrícula de Viavélez.

En los años finales del siglo, Antonio Fernández Hevia, instala un astillero de ribera en la margen derecha de la ría de San Juan de Nieva, en breve tiempo, construye todo tipo de embarcaciones de madera, unas destinadas a la actividad pesquera: bateles, lanchas, traineras y vapores desde 1905, otras utilizadas para el servicio portuario: chalanas, gabarras, y ganguiles, otras para recreo: falúas y canoas, y finalmente las destinadas al tráfico de cabotaje, con vapores de hasta 150 tm.

Continuó en activo hasta el 8 de octubre de 1917 en que se constituye la Sociedad Fernández, Alvarez y Compañía, dedicada " a la construcción, reparación y venta de toda clase de embarcaciones ", y llegado el año 1921 es disuelta por motivos económicos ²⁴. Desde entonces, continúa al frente del astillero Aniceto Fernández Hevia, construyendo y reparando todo tipo de barcos de madera, especialmente vapores dedicados a la pesca. En 1949 el astillero pasa a denominarse Hijos de Aniceto Fernández, hasta su fusión en los primeros años 70, con los astilleros gijoneses Hijos de Angel Ojeda, formando la sociedad Astilleros Ojeda y Aniceto; poco tiempo después, por quiebra de su propietario sus trabajadores pasan a formar sociedad cooperativa hasta su cierre definitivo a mediados de los 80.

23 Archivo Municipal de Avilés, Contribución industrial, siglo XIX

24 Forman esta sociedad los industriales avilesinos Angel Alvarez González y Alvaro Fernández Balsera, junto al procurador Emilio Paredes Tamargo y el industrial, vecino de San Juan de Nieva, Aniceto Fernández Hevia, hermano de Antonio, que es nombrado director técnico y de personal. Cuenta con un capital inicial de 250.000 pts. Registro Mercantil de Asturias, Libro de Sociedades, tomo 20, folio 7 y vto.

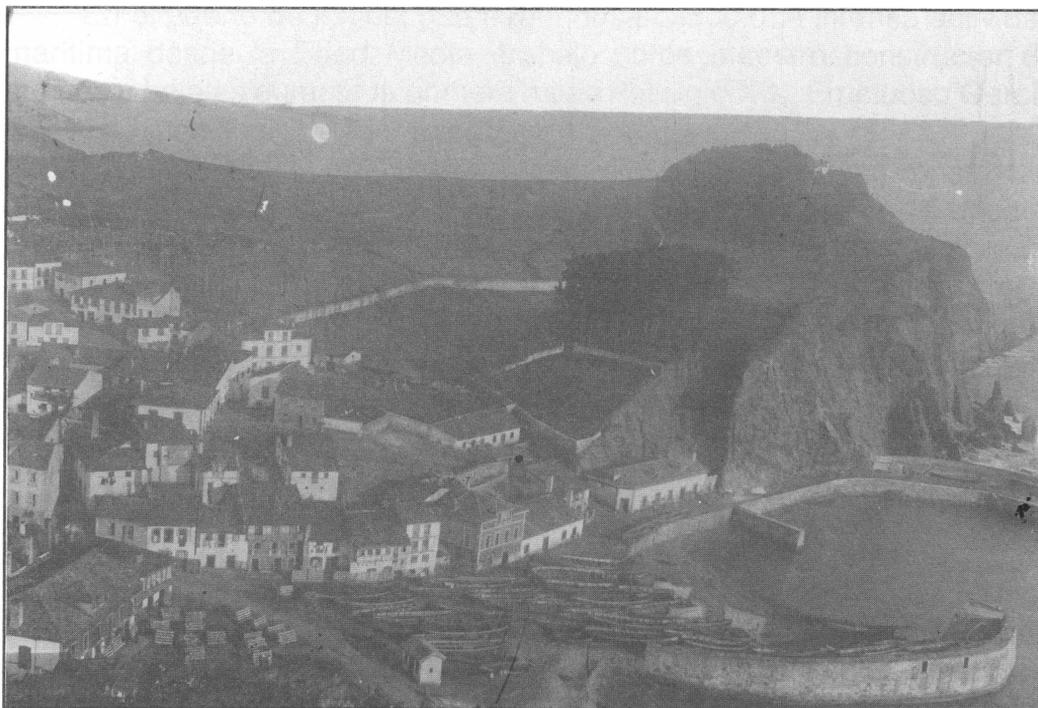


Manuel G. Alonso. Avilés. Construcción de un costero de vapor en los Astilleros de Antonio Fernández Hevia en San Juan de Nieva. c.1915.

Otros carpinteros de ribera que construyeron embarcaciones durante el presente siglo en Avilés fueron: Francisco Rodríguez y Faustino González Artime, este último procedente de Luanco. Rosalino González, Pedro Sánchez Pastor y Manuel González Alvarez, trabajaron en San Juan de Nieva durante el primer cuarto de siglo. A partir de los años 50, continuaron desarrollando esta actividad, Celestino Alvarez y Ramón Fernández Rodríguez, vecinos de San Juan.

Luanco, puerto de gran tradición marinera, ha tenido en la carpintería de ribera, durante un largo período de tiempo, una de sus fuentes de riqueza mas importantes, de la que son buena muestra, los cuatro pequeños astilleros con que cuenta en la actualidad.

Durante la segunda mitad del siglo XIX destacaron como maestros constructores: José Antonio García Rovés, Gabriel Fernández Heres, José Manuel González y Fernández Ferreros; y desde el inicio de los años 60, Anselmo Artime Mori, que construyeron gran cantidad de embarcaciones pesqueras de vela y remo, con destino a la flota local y a los puertos de Gijón, Candás y Avilés. En los últimos años del siglo, comienzan su larga andadura en la carpintería de ribera, José Artime Mori, hermano de Anselmo y José Ramón Fernández Vega ²⁵.



Luis Muñiz Miranda. La villa y puerto de Candás a finales del siglo pasado

En Candás, importante puerto pesquero y conservero desde finales del siglo pasado hasta la década de los 60, apenas tenemos noticias de la existencia de carpinteros y talleres de ribera, a excepción de José Manuel González y Fernández Ferreros, que, procedente de Luanco se instala en este puerto entre los años 1881 - 87, realizando la construcción de algunos botes y lanchas de pesca. Otros constructores locales fueron: Manuel González Fernández y Casimiro Valdés Rodríguez, operarios de los astilleros luanquinos, construyeron, esporádicamente, alguna que otra embarcación menor en el muelle local.

En cuanto a su flota pesquera, al menos, desde mediados del siglo pasado, la mayoría de las embarcaciones eran encargadas a los astilleros de Luanco, sin embargo en los últimos años del siglo, algunas "lanchonas" y principalmente "traineras", son adquiridas por los armadores candasinos en los astilleros de Ondárroa, Motrico, Santoña y Fuenterrabía, por considerar a estas mas rápidas y de hechuras mas finas.

25 Sobre la Construcción naval en Luanco en el siglo XX, Anselmo ARTIME GONZALEZ, La Carpintería de Ribera en Luanco, publicado en este mismo folleto, págs. 36- 44

Asímismo, el puerto de Candás fue uno de los primeros en Asturias en contar con barcos de pesca propulsados por máquina y caldera de vapor. En 1888, el conservero vecino de Candás, Pedro Herrero Frutos, adquirió en San Sebastián el vapor " María Milagros ", de 77 tm, que había sido construido en los astilleros guipuzcoanos de Aguinaga el año 1882. A este, le seguirá el " Germana", de 42 tm, construido en Vigo en 1895 a expensas de Germana González y Pedro Caballero, bajo la razón social Vda. de Moro y Caballero, domiciliada en Candás. Y, a partir del nuevo siglo, se incrementará notablemente su número con la llegada de vapores procedentes principalmente de los astilleros de Ondárroa y Zumaya. Llegado el año 1934, la flota pesquera local estaba compuesta por 31 barcos de vapor, 20 botes y traineras a motor y 45 más entre las de remo y vela, que eran tripuladas por 650 pescadores ²⁶.

Desde principios del siglo XIX conocemos algunos datos sobre la actividad de los astilleros de ribera gijoneses. En la Plaza de la Barquera, frente al puerto local, se construyen entre otros, los veleros " La Constitución de 1812 " y " La Paz " ²⁷. Mientras que, en la playa del Natahoyo es botado el bergantín " Pepé ", de 500 tm, dedicado al tráfico de ultramar ²⁸.

A partir de la segunda mitad del siglo, José Ramón González de la Vega construye en el Natahoyo varias embarcaciones de todo tipo, entre ellas el quechamarín " Coruñesa ", de 19 tm. en 1864, y , al año siguiente la balandra " Polo ", de 20 tm. Otros carpinteros de ribera que construyen embarcaciones en Gijón por estas fechas son : los hermanos Angel y Bartolomé Fernández Salgado, Francisco Pérez Viña, José Avello, Manuel Peláez, Daniel Fernández Pérez, Manuel González Balbín, Constantino San Julián Menéndez y los hermanos Bernardo, Eduardo y Lorenzo Fernández Piñerua.

Con el nuevo siglo prosiguen con esta actividad Manuel Avello, Vicente Mutiozabal, y la Compañía Gijonesa de Maderas C. Bertrand, que entre los años 1915 - 1916 construye en sus talleres algunos bateles, botes y traineras con destino a la flota pesquera local.

²⁶ David PEREZ-SIERRA GONZALEZ, *Historia General de Candás y su Concejo de Carreño, Gijón, 1981-90, pág 72.*

²⁷ Joaquín ALONSO BONET, *Biografía de La Villa y Puerto de Gijón , primera parte, 2ª ed., Gijón, 1970, pág 210.*

²⁸ Romualdo ALVARGONZALEZ LANQUINE, *Notas para la Historia de la Navegación Gijonesa desde 1860 hasta nuestros días, Gijón, 1919. Lo transcribe Luis ADARO RUIZ, El Puerto de Gijón y otros puertos asturianos, Gijón, 1976, pág. 769.*

El 29 de agosto de 1918 se constituye en Gijón la Sociedad Obaya Cía., "su objeto la industria de la carpintería de ribera, construcción de muebles y similares"²⁹, y, al año siguiente, la Corporación municipal le concede la licencia para instalar su taller en la antigua fábrica de escabeches de los Sres. Escobio, frente a la dársena de Pando del puerto local³⁰. La sociedad se disuelve en enero de 1923, sin embargo, en los cuatro años de funcionamiento, no figura inscrita en los registros de buques, ninguna embarcación salida de sus talleres.

Desde 1930 hasta la actualidad continuaron fabricando lanchas y botes de pesca y de recreo, Francisco Vega Alvarez, en Jove, Manuel Mesa Carrió, Juan Bautista Muñiz Cuervo en el Natahoyo, Angel Martínez Simón, Francisco Alvarez Fernández y Enrique Rodríguez Dornelas en Cimadevilla, Luis del Rio en la Calzada, Angel Bartolomé Mori " Chinela ", procedente de Luanco, en Jove, del que tomó el relevo su hijo Joaquín Angel, que permanece al frente del taller instalado en la Ería Polía de Jove, al igual que Aurelio Miguens Dios en Jove del Medio.

La apertura del nuevo puerto del Musel desde finales del siglo pasado, incrementó notablemente el tráfico marítimo e impulsó la creación de modernos diques y astilleros de reparación y construcción de todo tipo de buques.

En 1882 se construyó el vapor remolcador " de hierro y hélice " " Sala" de 33,66 tm. en los talleres de la fábrica de maquinaria, fundición y calderería de Anselmo Cifuentes Díaz³¹. Y cuatro años mas tarde, de los mismos talleres salió el vapor de hierro " Número 2 ", de 11,06 tm., con destino a faenas del puerto y remolque. En el Natahoyo, el citado Anselmo Cifuentes en unión de Enrique Stoldt establecen en 1888 un dique seco bajo la razón social de Cifuentes, Stoldt y Cia., dedicado a la construcción y reparación de buques de vapor y vela³².

29 Forman la sociedad, los vecinos de Gijón Federico Fernández Alvarez, industrial y José Obaya García, ebanista, que será el encargado de la dirección técnica. Registro Mercantil de Asturias, tomo 20 de Sociedades, fº 130 y vto.

30 Archivo Municipal de Gijón, exp. ord. nº 65, año 1919.

31 Tenía una eslora de 18,74 mts., 3,70 mts. de manga y 2,04 mts. de puntal, e iba provisto de una máquina de alta presión Compound de 18 H.P. nominales. En febrero de 1883 fue autorizado a dedicarse a labores de remolque de pesqueros y de pesca; y, en julio del mismo año, pasó a propiedad de armadores de La Puebla del Caramiñal. Archivo Comandancia de Marina de Gijón, Registro de buques, libro 1, lista 2ª, fº 23.

32 Calixto de RATO ROCES, Gijón, en Asturias... dirigida por Octavio Belmont y Fermín Canella, tomo I, Gijón, 1895, pág 158.



Vinck. Botadura del vapor de hierro " ANTONIO LOPEZ ", de 72 tm., construido en los talleres de la Constructora Gijonesa en el Natahoyo, 1912

En 1902, la sociedad Riera, Menéndez y Cia. fundó un astillero en la Calzada, y cuatro años después lo hizo en el Natahoyo la Sociedad Astilleros del Cantábrico. Finalmente, en 1911, la empresa Constructora Gijonesa creó un cuarto astillero³³, del que saldría, un año después el vapor de acero " Antonio López ", de 72 tm. para el armador gijonés Antonio Suardíaz Valdés.

En cuanto a la construcción de vapores de pesca, los primeros que se construyeron en Gijón, fueron la pareja de pesqueros de chapa de acero " Vega Suarez nº 1 y nº 2 ", de 114 tm., construidos en los astilleros de Fomento en 1931 para el armador gijonés José María Vega Suárez³⁴.

³³ Ramón ALVARGONZALEZ, *Industria y espacio portuario en Gijón*, tomo I Gijón, 1985, pág. 143.

³⁴ Estos astilleros, instalados en los muelles de su nombre, fueron creados en 1930 por Ramón Fernández Montes, antiguo jefe de talleres de Astilleros Gijón (antes Constructora Gijonesa) , y, contaba entre sus instalaciones con 2 rampas para poder construir simultáneamente dos buques de 500 toneladas. *Revista Asturias Marítima* nº49, Gijón 1 noviembre 1932, págs. 20 y 21.

En Tazones, pequeño puerto del concejo de Villaviciosa, Serafín del Valle, Francisco Pérez y Antonio Fernández construyeron a mediados del siglo XIX pequeñas embarcaciones de pesca con destino a la flota local.

A partir de estas fechas, en el vecino lugar del Puntal, situado en la margen izquierda de la ría de Villaviciosa, cerca de su desembocadura, Pedro Celestino Batalla, vecino de Tazones, fabricó gran cantidad de embarcaciones de pesca, y, en 1856 el bergantín-goleta " María ", de 64,5 tm.

Sin embargo, quien, realmente, impulsó y dió prestigio a los astilleros del Puntal, fue el maestro carpintero de ribera Plácido García Roza, que construyó gran número de embarcaciones de todo tipo, desde pequeños botes y chalanas, pasando por lanchas y traineras dedicadas a la pesca, hasta gabarras para el tráfico de la ría, sin olvidar otras construcciones de mayor tonelaje: en 1875, bota el patache " Agapita ", de 65,3 tm., y, en 1907 el vapor de pesca " Dos Hermanos " de 90 tm., para el conservero gijonés Cipriano Escobio y Juan.

Fue secundado por sus hermanos Claro y Cirilo García Roza que también construyeron distintos tipos de embarcaciones, principalmente las dedicadas a la actividad pesquera y otras para el tráfico portuario y de la propia ría: chalanas, botes y gabarras.

El 15 de noviembre de 1917 se constituye en Gijón la sociedad Rodríguez, Busto y Cia. , dedicada a la construcción de buques en el Puntal, por el plazo de diez años. Cuenta con un capital inicial de 150.000 ptas. ³⁵ Procedente de estos astilleros, únicamente conocemos la goleta " Niña ", de 323,61 tm. construida entre los años 1918 -19.

En el citado lugar del Puntal, se establece, en 1943, la sociedad Astilleros de San Martín del Mar, de los que es maestro carpintero de ribera Modesto Rodríguez Dornelas, ese mismo año, sale de sus gradas el vapor de pesca " Santiago Apostol ", de 113, 50 tm. para armadores gijoneses.

En Lastres, importante puerto pesquero del concejo de Colunga, se constata la construcción de pequeñas embarcaciones de pesca a finales

35 Forman la sociedad, José María Rodríguez, diputado a Cortes, Manuel del Busto Delgado, arquitecto, y Enrique Alvarez Sala, delineante, vecinos de Gijón, junto al constructor de barcos Claro García Roza, vecino del Puntal, que se obligó a ceder a la sociedad, en el precio de 500 ptas., el usufructo de la marisma de la margen izquierda de la ría, que le había sido concedida un año antes. Registro Mercantil de Asturias, Libro 20 de Sociedades, fº 108 y 109.

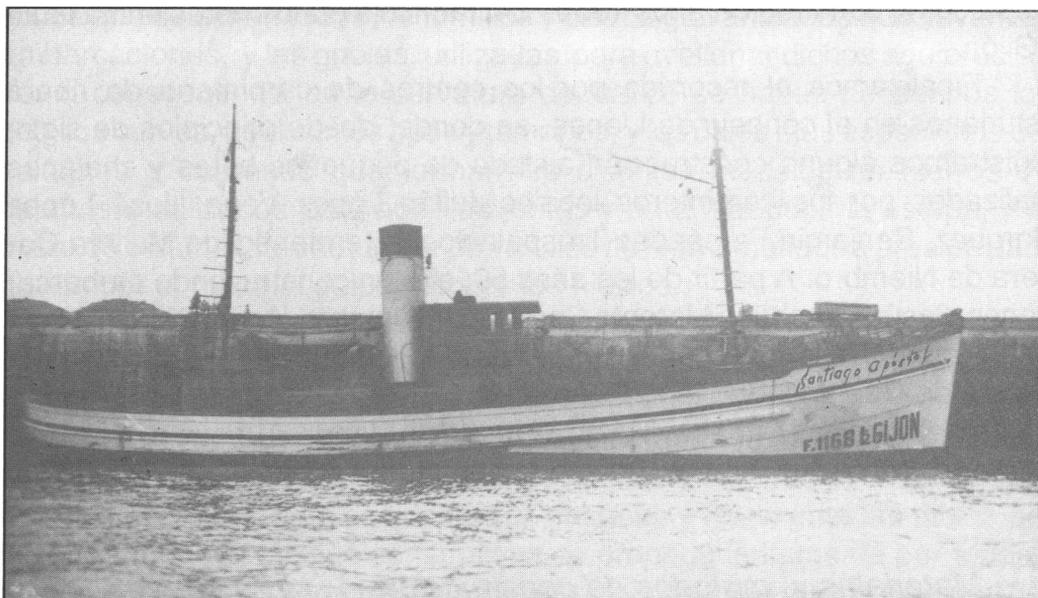


Foto Arfe. El vapor de pesca " SANTIAGO APOSTOL ", de 113 tm. Construido en los Astilleros de San Martín del Mar S.A. del Puntal-Villaviciosa, en 1943

del siglo pasado realizadas por los carpinteros de ribera Ramón del Valle, Santos Llera y José de la Ballina. En el año 1900, Jeremias Hazas Colín, constructor de barcos procedente de Santoña, instala en el puerto un pequeño astillero del que saldrán la mayoría de los botes y traineras de pesca con destino a la flota local y a los vecinos puertos de Tazones, Ribadesella y Llanes.

Dentro del mismo concejo, en la playa de La Isla, Mariano Isla del Santo y José Ruiz Isla, construyeron, durante el primer cuarto de este siglo, algunos botes para vecinos del lugar.

En el puerto y ría de Ribadesella, se desarrolló, desde el último cuarto de siglo pasado, una intensa actividad en la construcción de botes y chalanas con destino a la pesca y tráfico fluvial, destacando los carpinteros Diego Otero y José de la Fuente Frade. A partir de los años finiseculares, Darío Gallinal del Valle, instala un pequeño astillero del que salen un buen número de botes y traineras de pesca. Asimismo, entre 1918 - 20, Evaristo Martínez, construyó en Ribadesella el pailebot " Río Sella ", de 133 tm.

Continúan durante este siglo construyendo embarcaciones: Dámaso Sanchez Díaz, los hermanos Isaac y Ramón Berbes Celorio, Eduardo Berbes Blanco, y, principalmente, Manuel Somoano Cifuentes, que construyó todo tipo de embarcaciones de pesca para la flota local, y, en su última

etapa como constructor, años 1950 - 54, fabricó algunos botes en La Guía - Gijón.

Finalizamos el recorrido por los centros de carpintería de ribera asturianos en el concejo de Llanes, en donde, desde principios de siglo, registramos alguna construcción aislada de pequeños botes y chalanas realizados por los carpinteros locales Julián López Vega, José López Marquez, Benjamin Fernández Trespacios y Hermenegildo Mollera Carrera de Niembro. A partir de los años 50, siguen construyendo embarcaciones, Jesús Florentino Llorente Carrera, de Niembro, Angel Pelayo Pérez Gutierrez, de Cué, que había aprendido el oficio en los Arsenalas de la Marina de Cádiz, y, Santiago Fuentecilla García, que monta un pequeño taller en el barrio de Cimadevilla, en el puerto de Llanes. Aunque con escasa actividad, estos dos últimos todavía continúan en activo.

Materiales y métodos de construcción

En la actualidad, Asturias cuenta, únicamente, con dos buenos astilleros de ribera capaces de construir barcos de mas de cien toneladas, dotados además de moderna maquinaria y de personal especializado.

Por otra parte, todavía se mantienen en activo unos 14 pequeños astilleros o talleres que conservan una estructura familiar, en donde los carpinteros de ribera realizan su trabajo basado, únicamente, en la experiencia y en los años de práctica, prescindiendo casi en absoluto de planos de formas, cuentan solamente con la ayuda de las plantillas ó gálibos utilizados en embarcaciones anteriormente construidas, que, con ligeras modificaciones, sirven para construir otras de tipo y tamaños similares.

En cuanto a sus herramientas, en líneas generales, son similares a las utilizadas en la carpintería de taller, aunque con algunas variantes. En los últimos años, con el empleo masivo de modernas sierras, taladradoras, cepilladoras y lijadoras eléctricas, muchas de las herramientas que hasta entonces eran imprescindibles en el oficio han quedado fuera de uso; de las que podríamos denominar herramientas tradicionales todavía resultan indispensables algunas como la azuela, utilizada en todos los trabajos de desbastado donde no puede entrar la sierra. Otras herramientas en uso son : la falsa escuadra, empleada para sacar todo tipo de plantillas al construir la embarcación ; las barrenas, de varios tipos para perforar los agujeros

en los que se alojan todos los tornillos y clavos galvanizados que llevan las embarcaciones, y las gubias, utilizadas para avellanar dichos agujeros. Y, como consecuencia de la curvatura del casco se hacen necesarios los cepillos curvos, de distintos tipos y tamaños, y los útiles mas específicos del calafateo y carenado que forman los distintos modelos de hierros de calafatear utilizados para abrir las juntas y para introducir la estopa, y el mazo de calafate, reforzado por dos anillos de hierro metidos a presión para no romper el mazo al golpear sobre los hierros.

En un principio, los cascos de las embarcaciones se comenzaban a construir por la quilla, para continuar con las tablas del forro, finalizando la operación con la introducción de las cuadernas. Este método de construcción se mantuvo vigente en todo el litoral mediterráneo hasta el siglo VII, en que los buques pasan a ser construidos de forma diferente:

Primero la quilla , las cuadernas después y finalmente las tablas del forro. Esta nueva técnica constructiva se propaga lentamente por todo el mundo occidental y llega hasta las costas del norte de Europa a finales del siglo XI ³⁶.

Sin embargo, en el litoral cantábrico, como consecuencia de los estrechos vínculos mantenidos desde la Edad Media con los pueblos costeros del norte de Europa, aún perduró hasta finales del siglo XVIII, el primitivo método de la construcción del casco " de tingladillo " ³⁷ - por medio de tablas sobremontadas por sus bordes desde la quilla hasta la parte superior-, principalmente, en la construcción de las embarcaciones pesqueras, frente al denominado forro " de tope " de uso actual.

Desde mediados del siglo XIX en que los nuevos barcos de vapor se van imponiendo a los tradicionales veleros, surge el llamado "velero mixto", caracterizado por llevar cuadernas de hierro y contar con un revestimiento de cobre o latón naval por debajo de la línea de flotación. Esta innovación fue asumida por los veleros asturianos, principalmente por algunos construidos en Gijón, como fueron la corbeta " Villa de Gijón " y la fragata " Casilda " ³⁸.

36 Juan Carlos ARBEX, **Pesqueros Españoles**, Madrid, 1986, pág. 26

37 Hasta no hace mucho este sistema se aplicaba en la construcción de botes salvavidas de madera, hoy día sustituidos por los fabricados de aluminio, fibra, etc

38 DE LA MADRID , ob. cit. ,pág .63.

Hoy día, el método utilizado por los carpinteros de ribera asturianos en la construcción de pequeñas embarcaciones es el mismo que heredaron de sus padres y abuelos, que pasamos a describir a continuación ³⁹.

La construcción se inicia con la colocación de la quilla sobre calzos previamente anclados, esta suele ser de roble o de eucalipto, especie procedente de Australia de gran resistencia a la humedad introducida en nuestro país a finales del siglo XIX.

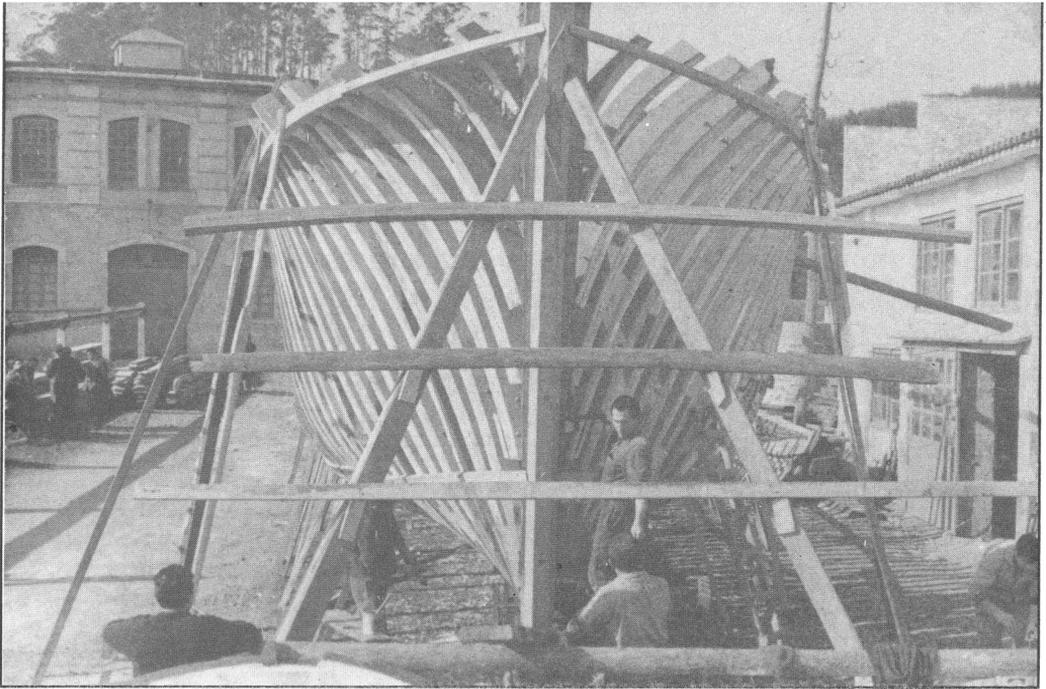
A la quilla se le añaden: la roda, que conformará la proa del barco y el codaste a popa que irá fijado a la quilla con pasadores de hierro galvanizado. Estas dos piezas junto a las zapatas que las unen por el interior a la quilla suelen ser de roble. Y, si la embarcación fuese a llevar motor el codaste se perfora para permitir el paso del eje de la hélice.

Concluida esta operación, ya conocemos la eslora total de la nueva embarcación que nos proporciona la distancia que hay por la parte interior desde la roda al codaste.

Sobre la quilla y en el lugar medio de la eslora se coloca la cuaderna maestra de la que obtendremos la manga (anchura) y el puntal central de la embarcación (altura). Esta y las demás cuadernas colocadas a continuación, darán la forma que se pretende al barco. Suelen ser de madera de roble y ocasionalmente de castaño.

Seguidamente, se procede a efectuar la operación, sin duda mas compleja en la construcción de la embarcación, conocida por el nombre de forrado o " banceado ", este último por darles el nombre de banzos a las tablas o tracas que forman el forro, para ello se utiliza el sistema llamado " de tope " - las tracas se colocan unas al lado de las otras topándose, canto con canto, sin que sus bordes se sobremonten o solapen, clavándolas a las cuadernas según se van montando-. Se da principio por la parte superior del casco hasta la línea de flotación, para luego seguir con toda la obra muerta: careles, bancos, etc; luego se tumba la embarcación y se procede al cerrado desde la quilla hasta arriba, hasta colocar la última tabla " el pieslo", que cierra totalmente el casco. El casco queda concluido con la colocación de los varaderos, tablas de mayor grueso, una por cada costado, cuya misión es proteger el pantoque o panza en las varadas y a la hora de tumbar la embarcación. La madera utilizada en todo este proceso es el pino marítimo del país, anteriormente la pino tea.

*39 Para esta descripción y todo lo relacionado con la construcción de embarcaciones de pesca de pequeño y mediano tonelaje nos hemos servido del trabajo de Anselmo ARTIME GONZALEZ, **Proceso de construcción de las embarcaciones en los astilleros luanquinos**, Luanco, 1969. Inédito.*



Construcción de un pesquero de mediano tonelaje en los Astilleros Vega de Luanco a finales de los años 60

A punto de finalizar la construcción se realiza el calafateado, que consiste en introducir estopa alquitranada entre las juntas de las tablas y en los toques de unión de las mismas con la ayuda de los hierros y mazos de calafatear. La obra se remata con la colocación de las tablas que componen el piso interior o "panel" de madera de pino, y con el lijado y pulido de los costados, el emplastecido, una capa de minio y la pintura final.

Otros utensilios complementarios de la embarcación contruidos por los carpinteros de ribera son los remos, antes de madera de haya y hoy día de pino del país. En otro tiempo también construían los palos para las velas, el timón y la caña para gobernar la embarcación, el "tangarte" o balde - pequeño cubo de madera con agarradera usado para achicar el agua, y el "rolín" - pieza de madera provista de roldana por donde discurren amarras y cabos.

Tipos de embarcaciones

Muy poco se conoce de las características generales de los distintos tipos de embarcaciones construidas en los astilleros asturianos anteriores al siglo XVIII, a no ser sus nombres y poco más.

A partir del siglo XVI, se construye en los astilleros del litoral cantábrico la " nao " polivalente, embarcación más perfeccionada y marinera que su contemporánea " la carraca ". Su arboladura se componía de bauprés, trinquete y mayor, provistos de masteleros y gavias cuadras, y mesana con vela latina. De popa plana, llegó a alcanzar las 400 tm. Sus armadores la dedicaron al transporte de mercaderías y a las pesquerías de altura de la ballena y el bacalao en las costas de Terranova ⁴⁰.

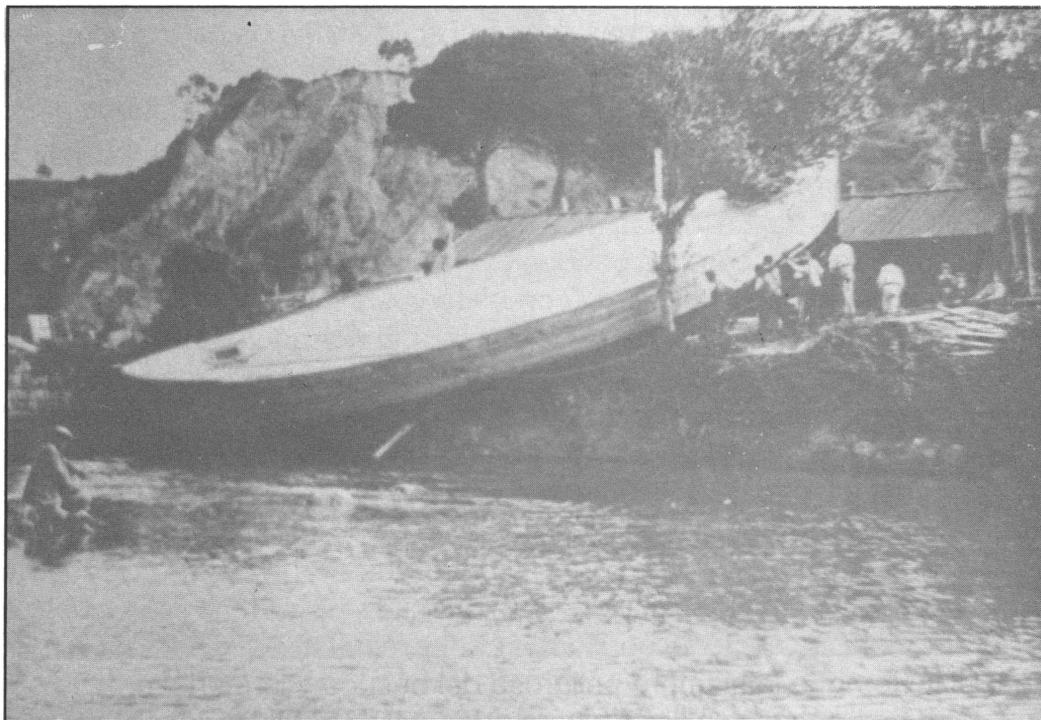
En los siglos XVII y XVIII otra embarcación polivalente, que alternaba el tráfico comercial de cabotaje y la actividad pesquera fue la " pinaza ", de la que conocemos algunas de sus características. El 10 de febrero de 1763, Joseph Antonio Suárez León, vecino de Candás, vende a Gabriel González Regueral, vecino de Luanco, su barco-pinaza " San Antonio ", con sus aparejos, " timón mayor y menor, sus tres palos mayor, de proa y zebadera, con sus tres velas correspondientes ⁴¹.

Desde la segunda mitad del siglo XVIII, un mundo de madera y velas surcaba los mares y, hasta bien avanzado el XIX, no cede a la supremacía de los vapores. Entre los buques destinados a la navegación de altura estaba el " bergantín ", velero de dos palos aparejado con velas cuadradas, que desplazaba entre 100 y 500 tm., y la " corbeta ", de dos cubiertas y tres palos con velas cuadradas, de hasta 350 tm.

Otras embarcaciones intermedias eran: la " goleta ", de dos palos, a veces tres, con vela cangreja y escandalosa en cada uno, con un porte de unas 100 tm. El " bergantín-goleta ", muy similar a la goleta, tenía entre dos y tres palos. Y la " polacra-goleta ", buque de aparejo redondo de dos palos, con el mayor de goleta.

⁴⁰ Miguel LABURU, *La nao ballenera vasca del siglo XVI*, San Sebastián 1989, pág 52.

⁴¹ A. H. P. A. *Protocolos*, Gijón, Escribano Pedro González de Posada, caja 2214 s/f. Documento facilitado por Julián Urones Prieto.



Anónimo. Espectacular botadura de una gabarra en los Astilleros del Dique de Luanco durante el primer cuarto del presente siglo.

Mientras que el cabotaje menor corría a cargo de los " pataches ", veleros de dos palos, aparejo de goleta en el mayor y de polacra en el trinquete. Los " pailebotes ", goletas pequeñas de dos palos con aparejo de cangreja y escandalosa; y, los " quechemarines ", embarcaciones de dos palos con velas al tercio y algún foque con un botalón pequeño.

Al menos, en los astilleros asturianos, los barcos de madera propulsados a vapor con destino a la navegación de cabotaje, los " costeros ", no se comienzan a construir hasta los primeros años del siglo actual.

Otras embarcaciones construidas por los carpinteros de ribera asturianos fueron las " gabarras ", barcos utilizados en los puertos comerciales para la carga y descarga de los buques, eran propulsados a remo, vela o motor, y su tonelaje oscilaba entre las 15 y las 100 tm.Y, los "ganguiles", que eran los barcos destinados a recibir y transportar a alta mar la arena y el fango que extraía la draga del fondo de los puertos y rías.

En cuanto a las embarcaciones dedicadas a la pesca, apenas si registran cambios en sus formas desde el siglo XVII. Los botes, bateles y chalupas, impulsadas a remo y vela de mediados del XIX, son muy similares a sus antepasadas. A finales del mismo siglo, se registran cuatro tipos de pesqueros: el " batel ", embarcación muy estilizada de 4 a 6 mts. de eslora, era propulsada a remo (llevaba 4 toletes o " chamas ") y vela al tercio. El " bote ", de 3 a 7 mts., más mangudo que el anterior, también era propulsado a remo o con una pequeña vela al tercio. La " trainera ", de 8 a 12 mts. de eslora, se gobernaba con espadilla y llevaba 14 remos y dos velas al tercio con mástiles de quita y pon, una a proa y otra mayor en el centro del barco. Se dedicaba, exclusivamente, a la pesca de la sardina, de abril a octubre, con artes de cerco de jareta. Y, finalmente, la " lanchona " o chalupa bonitera de 10 a 15 mts. de eslora, hasta 3 mts. de manga y más de 10 tm de porte para las de cubierta. Llevaba 2 palos y 5 velas, que se iban intercambiando, según el estado del tiempo, eran de mayor a menor: la mayor, la cebadera, el trinquete, el borriquete y la unción ⁴²; estaba gobernada por un timón de codaste de grandes dimensiones. Se dedicaba por el verano a la pesca del bonito a la cacea, con largas varas o perchas, y por el invierno, a la siempre peligrosa del besugo y la merluza.

Otra embarcación utilizada para atracar a tierra al fondear el barco y principalmente, en la pesca fluvial, era la chalana, de pequeñas dimensiones, tenía la popa cuadrada y el fondo plano.

Con la llegada del nuevo siglo, se inicia la construcción de pequeñas lanchas propulsadas a vapor. De proas rectas, popas elípticas y cubiertas cerradas, tenían unos 15 mts. de eslora y poco mas de 20 tm. de registro bruto, e iban provistas de máquinas de 2 cilindros de alta y baja presión. Convirtiéndose en pesqueros polivalentes, aptos para faenar en todo tiempo con cualquier arte de pesca.

Hacia 1930, algunos vapores, principalmente los dedicados a la pesca del arrastre a la pareja alcanzan los 20 mts. y las 100 tm. Continuando su construcción hasta 1950.

42 Armando PALACIO VALDES, José , ed. Instituto de Bachillerato de Candás, Gijón, 1983, págs. 203 y 204.



Avelino Rodríguez " Talayón ". Vapores pesqueros en el Puerto de Candás. 1933

La aparición del motor de explosión al inicio de los años veinte, modificó el sistema propulsivo de las embarcaciones pesqueras, transformando los cascos en función de la potencia de los motores. Al principio se adaptó a botes y traineras, para dar paso posteriormente, a nuevos tipos de embarcaciones, surgen entonces, la " merlucera " o motora de mediano tonelaje, entre 15 y 40 tm., dedicada a diversos tipos de pesca de bajura; y, la nueva " bonitera ", de mayor porte, destinada a la pesca de altura ⁴³. Aunque, en los últimos años, la progresiva especialización alcanzada en las faenas pesqueras, determinó la aparición de nuevas denominaciones, según los artes de pesca a los que se dedica el buque. Así tenemos : arrastreros, boniteras, palangreros, volanteros, etc.

Manuel Ramón Rodríguez

*43 Emilio BARRIUSO FERNANDEZ, **El léxico vulgar de la arquitectura naval en los puertos de Asturias Central**, separata del XIV Congreso Internazionale di Linguística e Filologia Romanza, Nápoli, 1974, pág. 287.*

La Carpintería de Ribera en Luanco

Los Astilleros del Dique

La falta absoluta de documentación acerca de los astilleros del Dique que pertenecieron a la familia Artime, nos impide establecer una fecha aproximada, del inicio de su actividad.

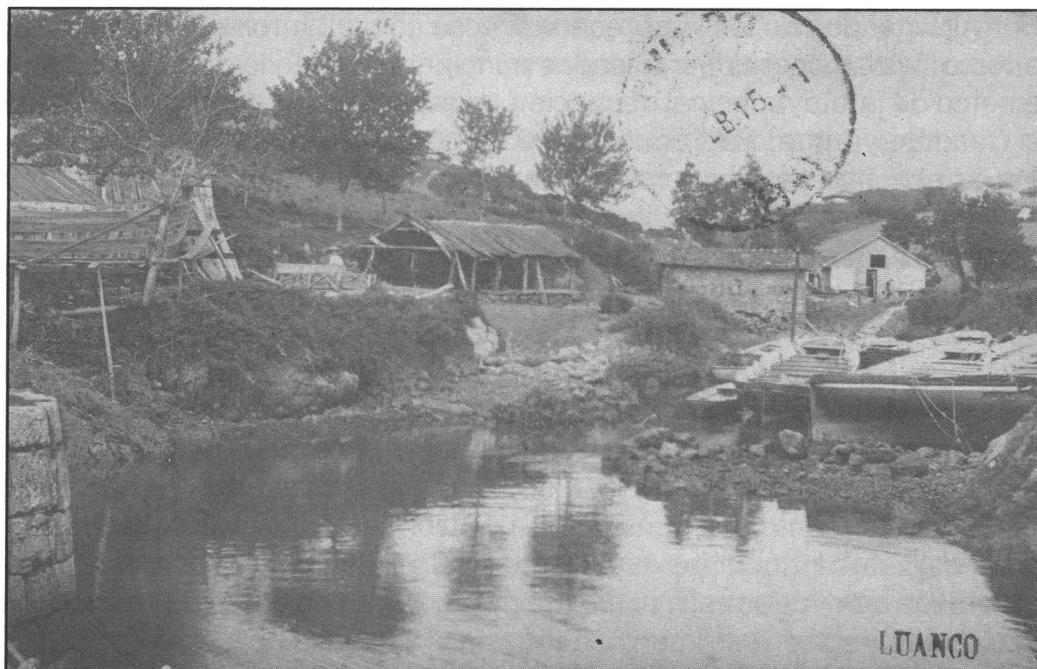
Sin duda alguna, la construcción y reparación de embarcaciones en Luanco se practica desde hace más de dos siglos ya que Manuel González Llanos hace constar en el tomo III de la obra " Asturias " que bajo la dirección de los Srs. Bellmunt y Canella, se publicó en 1900 lo siguiente: " En 1785 tenía Luanco 12 embarcaciones mayores y 50 carpinteros de ribera".'

El hecho de haber sido esta villa un importante puerto ballenero al que acudían embarcaciones de todo el Cantábrico, nos hace suponer la existencia de una industria de construcción y reparación de embarcaciones.

Parece ser que, en un principio, los astilleros estaban situados en la playa llamada " La Ribera " que en aquellos tiempos se extendía mas tierra a dentro que en la actualidad.

Posteriormente y en fecha no precisada, pero probablemente a mediados del siglo pasado, la familia Artime inició la construcción y reparación de embarcaciones en el lugar denominado EL DIQUE., en la ensenada del Aramar, donde ya existía un pequeño puerto en el que invernaban las embarcaciones y en cuyas inmediaciones existía un importante horno de cal o calero, que fué demolido en los años 50 del presente siglo y que estaba situado en el lugar que hoy ocupa la nave más nueva de los astilleros Artime. Según parece, la producción de este horno era transportada por mar desde el puerto del Dique y se surtía de una cantera de caliza situada en terrenos de la actual urbanización " Los Laureles ", cuya finca estaba inscrita en el Registro de la Propiedad con el nombre de " Casería del Horno de la Cal ".

No debemos olvidar que, según todos los indicios, los primeros pobladores de Luanco se asentaron en el hoy llamado Barrio de la Soledad, próximo al Dique en el que existió hasta mediados del siglo pasado una ermita dedicada a La Virgen de la Soledad, que le da nombre. Probablemente el Dique fuera el primer puerto de refugio de los pescadores vecinos del barrio.



Anonimó. Los Astilleros del Dique, pertenecientes a la familia Artime c.1914

Como decimos anteriormente, Anselmo Artíme Mori se estableció en el Dique y tras la construcción de rampas y tendejones inició la construcción naval. Mas adelante, en sociedad con su hijo Anselmo Artíme Fernández y durante la guerra de 1914 a 1918 el astillero llegó al máximo de su producción , construyéndose barcos de carga de casco de madera de hasta 200 toneladas de desplazamiento, empleando un número no inferior a treinta operarios. Finalizada aquella, el astillero se dedicó a la construcción de embarcaciones de pesca, de remo y vela, a las que se había dedicado con anterioridad. Los principales clientes eran los pescadores de Cudillero, Gijón, Lastres y principalmente Candás, importante puerto pesquero de la provincia.

En 1914 da comienzo la construcción de barcos de vapor con el primero que se construía totalmente en esta provincia de este tipo y que se llamó " La Primera de Asturias ", para los Srs. Herrero Hnos de Candás, y cuyo equipo propulsor, máquina y caldera, así como todo el equipo metálico fué preparado en los talleres mecánicos de Riera y Cia., de Gijón.

Alternando con los vapores todavía se construyeron embarcaciones de remo: las " traineras " empleadas principalmente en la pesca con artes de cerco de jareta, principal ocupación en aquel tiempo de los pescadores de Candás, ya que, tradicionalmente, los de Luanco, se dedicaban a la pesca del bonito y besugo con caceas y cordeles.

Durante los años veinte hace su aparición el motor de explosión en las traineras, especialmente el fabricado en Zumaya (Guipuzcoa) por los hermanos Yeregui, lo que produce una pequeña revolución en todos los aspectos relacionados con la pesca de bajura y, naturalmente, la construcción naval. En la pesca por la liberación del tremendo trabajo impuesto por el remo y en la construcción por el cambio de las características del casco, que habían de ir transformándose en función de la clase y potencia de los motores.

Posteriormente, después de la guerra civil española, la construcción en los astilleros luanquinos vuelve a tomar incremento, al ser concedidos numerosos créditos por el Instituto Social de la Marina a los pescadores de bajura y tomar gran incremento la industria de la pesca.

Los astilleros Artime alternaron la construcción de embarcaciones de pesca con la de embarcaciones de recreo y regata de remo y vela, especialmente las primeras, en sus modalidades reglamentarias de bateles, trainerillas y traineras (todas de banco fijo), construyéndose también muchas de remo para el estanque del Retiro, de Madrid. Fué muy apreciada su construcción en la zona cantábica, entre Lugo y Guipuzcoa.

Al fallecimiento de Anselmo Artime Fernández, que a su vez había sucedido a su padre Anselmo Artime Mori, continuaron desarrollando la industria sus hijos Anselmo y Francisco Artime González, hasta 1981 en que, por jubilación, cesan en la actividad de la construcción naval, con lo que, hasta el momento queda terminado su dilatado historial.

Carpinteros de ribera y otros astilleros.

Hijos de un carpintero de ribera, cuyo nombre no recuerdo, fueron Anselmo Artime Mori, José Artime Mori y Ramón Artime Mori. El primero fundó los Astilleros Artime, de los que hemos hablado anteriormente. El segundo, José, formó sociedad con su cuñado José Ramon Gutierrez González, fundando el Astillero " Artime Gutierrez " que desarrolló su actividad en el Dique, en terrenos contiguos a los de Anselmo Artime.

Durante la I Guerra Mundial desplegó una gran actividad, construyendo barcos de carga de más de cien toneladas. También construyó muchas embarcaciones de pesca de remo, vela, vapor y motor.

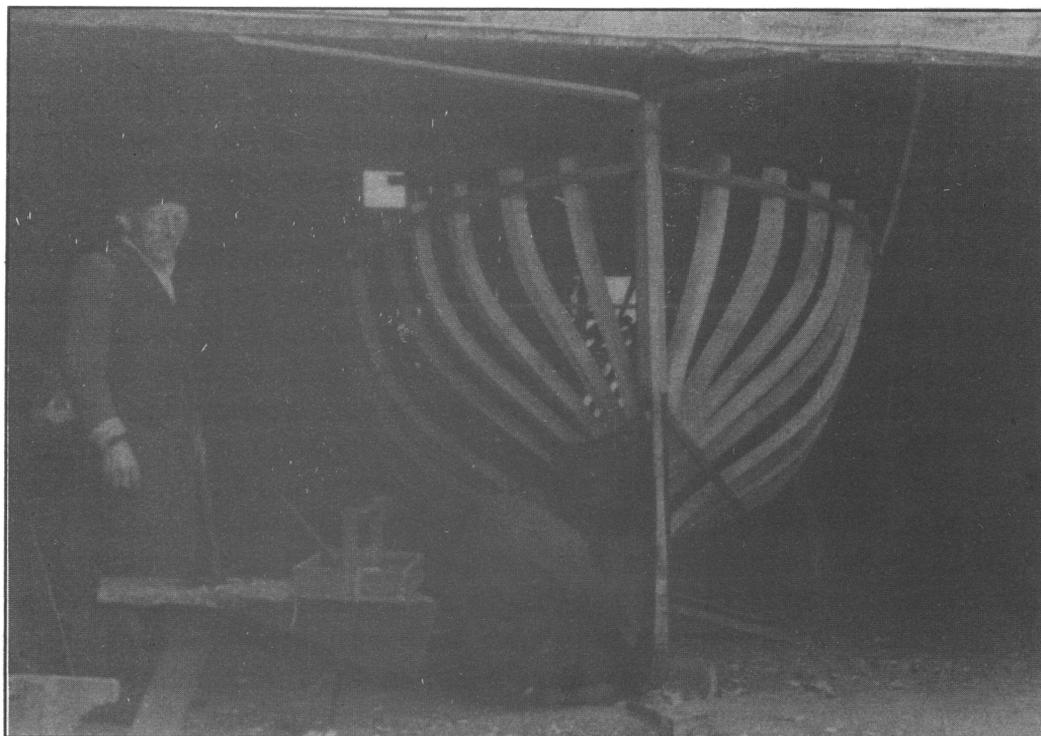
El tercero de los hermanos, Ramón Artime Mori, fue carpintero de ribera; trabajó independientemente, alternando otras ocupaciones con la construcción de un limitado número de embarcaciones de remo.

Puede decirse que los dos astilleros citados anteriormente fueron la " escuela " de donde salieron muchos carpinteros de ribera que posteriormente se dedicaron a la construcción de embarcaciones, generalmente de remo y vela, aunque algunos como Emiliano Granda Ovies llegó a construir para su propiedad dos o tres barcos de vapor, en las inmediaciones de la playa del Cabo de la Muerte, exactamente en el lugar que hoy ocupa el Bar de la Playa, en el pequeño parque que allí existe y que fueron botados al mar por la rampa contigua a este.

Cerca del mismo y en los terrenos que hoy ocupan los dos chalets que dan frente a la mencionada playa y que son los mas cercanos a la Avenida del Gayo, existieron otros dos pequeños astilleros pertenecientes a Alfredo González Menéndez y Benigno García García, que construyeron embarcaciones de pequeño tonelaje. Al sufrir grandes transformaciones por urbanización de la zona y construirse el actual Paseo de la Playa, el primero se trasladó a la actual calle de España, en el lugar hoy ocupado por el bar Barlovento donde construyó embarcaciones hasta su fallecimiento. Benigno García García instaló su carpintería de ribera en un solar en la Altamira Baja, bastante alejado del puerto. Alternando su profesión de marinero de la flota mercante con la construcción de botes.

José Muniz García, montó su taller en la llamada Cuesta del Rebuñón, que, con un fuerte desnivel, une la carretera de Luanco a Candás, a la salida del pueblo, con el barrio de la Soledad. Su situación topográfica y difícil acceso hizo que el tamaño de las embarcaciones fuese generalmente reducido, no pasando su desplazamiento de seis toneladas aproximadamente. A su fallecimiento, continuó la construcción su hijo Alfonso Muñiz Menéndez. Fallecido éste recientemente, sus hijos Roberto y Manuel Muñiz, aunque dedicados a otras actividades, no han abandonado totalmente la construcción naval de pequeñas embarcaciones de pesca y recreo.

Francisco Vega Fernández instaló el taller en el puerto interior de Luanco, en el lugar llamado el Muro en los años 40. Poco tiempo después falleció, continuando sus hijos Francisco y Orlando, pese a su corta edad, con la industria de su padre, a la que a continuación trasladaron al puerto



José Muñiz García " el Roxín" , en su Astillero de Luanco c. 1960

del Gayo, en terrenos del Grupo de Puertos Reunidos de Asturias y gracias a una concesión de este. Han construido y construyen embarcaciones de pesca de hasta 30 toneladas y alguna de recreo. Dada la crisis que se ha producido en el sector, en la actualidad solo trabajan los dos hermanos citados.

Raimundo Fernández Artime, antiguo operario, como los anteriores, de Astilleros Artime, tuvo poca actividad como constructor, pues, aparte alguna embarcación pequeña, reformó una y posteriormente construyó otra para su hijo Tomás Fernández, en los terrenos que había ocupado la sociedad " Artime Gutierrez ".

José Ramón Fernández Costales, en compañía de su hermano José Manuel Fernández Costales, instalaron su astillero al comienzo de la Avenida del Gayo, cerca de la carretera de Luanco a Avilés. Posteriormente, al ser urbanizado el lugar donde se encontraba, el astillero fué trasladado a terrenos de la fábrica de conservas Norte en el barrio de la Soledad, donde continúa su actividad. Desde hace varios años el único propietario es José Manuel Fernández Costales, que, a la construcción de embarcaciones

menores de pesca, ha añadido la fabricación de alguna de fibra de vidrio con resultados satisfactorios.

José Muñiz Menéndez, hijo de José Muñiz García, se separó de su padre y montó el taller en la Avenida del Gayo, muy cerca de donde posteriormente se instaló el de José Ramón Fernández Costales. Construyó embarcaciones de pesca menores, siendo su producción escasa ya que falleció durante nuestra guerra civil, después de un corto período de actividad.

Ignacio Suárez García, antiguo operario de Astilleros Artime, cesó en estos para construir una embarcación de cubierta, para la pesca, para su hermano José, en el puerto interior, en el lugar llamado El Infernillo, en el Muro. Más adelante se trasladó al barrio de la Soledad donde adquirió unos terrenos, continuando la construcción de embarcaciones de pesca y recreo. Hace tres años construyó una para la propiedad de su hermano, la cual, dadas sus amplias características, hubo de construir en una de las gradas de los Astilleros Artime, con autorización de estos.

Carlos Fernández Suárez, fue operario de Artime y Gutierrez y Astilleros Artime, los que dejó para dedicarse a construir pequeñas embarcaciones de pesca en terrenos de la ya citada fábrica de conservas Norte, en la que con anterioridad había trabajado. Dicho taller no existe por fallecimiento de su dueño.

En la relación de carpinteros de ribera que figuran en el Registro de la Ayundantía de Marina de Luanco aparecen los siguientes:

José Ramón Fernández Vega
José Ramón Artime Fernández
Andres Fernández Vega
Faustino Fernández Artime
José Joaquín Rodríguez García
José Alvarez Muñiz
Marcelino Suárez Granda
Joaquin Heres Argüelles
Tomás Heres Argüelles
Jesús Mori Menéndez

Una vez hechas varias indagaciones con algunos familiares actuales de parte de los relacionados más arriba, hemos llegado a la conclusión de que se trata de antiguos operarios de los dos más importantes astilleros de Luanco en los principios del actual siglo, los cuales, concedores del oficio, construyeron para sí o algún familiar embarcaciones de remo y vela.

Pueden considerarse industrias relacionadas con los astilleros luanquinos y complementarias de estos, las serrerías para preparar la madera y los talleres mecánicos.

Si bien en otros tiempos la elaboración de la madera se hacía a mano con las llamadas " sierras de aire " accionadas por dos personas, una sobre la pieza y otra por debajo, así como azuelas, hachas, etc., la modernización fué dando paso a las serrerías mecánicas que preparaban la madera. El aserradero manual de Astilleros Artime se encontraba en el lugar que hoy ocupa el restaurante-bar de " Los Laureles ", en la urbanización del mismo nombre. Muy importante durante muchos años y que aún continúa con menor actividad, fue la instalada por Remigio Alvarez en el barrio de Cañedo, próximo al Dique. En los últimos tiempos se traía gran parte de la madera, elaborada en tablones, de distintos sitios de Asturias, especialmente de Pravia, donde había importantes serrerías, e incluso de fuera de la provincia.

En cuanto a la parte mecánica, los pocos elementos metálicos usados por las embarcaciones no hacían precisos talleres importantes. Los hierros para los timones y zunchos para los palos y pocas cosas más eran preparados por algunos herreros locales. La llegada de la máquina de vapor primero y del motor de explosión después, impulsaron la instalación de simples talleres mecánicos que, con el tiempo, fueron adquiriendo gran importancia y que sirvieron como auxiliares de las carpinterías de ribera. El más importante es el de Adolfo García, situado en la avenida de Palacio Valdés, carretera de Candás a Luanco. También existe algún taller eléctrico que interviene en la parte eléctrica de la embarcación.

Referente a la cabullería, jarcias, velas, etc. no se tiene conocimiento de que hayan existido fábricas en Luanco de ninguno de estos elementos. Y en cuanto a las velas eran muchos los marineros que confeccionaban las necesarias para sus lanchas. La proximidad de Gijón solucionaba las necesidades tanto de la flota pesquera como de los astilleros. La clavazón galvanizada era adquirida en el occidente de Asturias, procedente los llamados " mazos " de Taramundi y Boal, en Vegadeo.

Tipos de embarcaciones construidas en Luanco y puertos de destino

Puede asegurarse que las carpinterías de ribera de Luanco construyeron toda clase de embarcaciones de pesca, remo, vela, vapor, motor y recreo en uso durante los tiempos de su actividad hasta nuestros días, de acuerdo con los tipos de cada época.



Anónimo. Lanchas boniteras en el Puerto de Luanco c. 1912

Algún documento acredita que en 1775 se contrató la construcción de un bergantín. Sin embargo, con toda probabilidad, la mayor parte de las construcciones se destinaron a la pesca, si bien, como decimos más arriba, durante los años de la I Guerra Mundial (1914 -18) e inmediatos, se construyeron barcos de carga de vela y vapor.

Los botes de remo, las lanchonas boniteras y besugueras de remo y vela, las traineras de remo para la pesca con redes, los barcos de vapor y más recientemente todo tipo de embarcación de motor de explosión y diesel, fueron la producción principal de los astilleros luanquinos desde el siglo pasado hasta la fecha. También se construyeron muchas de regata de remo y vela y una gran cantidad de embarcaciones de recreo. Los puertos de destino puede decirse que eran casi todos los del Cantábrico, principalmente los asturianos. Desde la Estaca de Bares hasta el Bidasoa, es conocida la fama de los carpinteros de ribera de Luanco. Los puertos de Luarca, La Arena, Avilés, Luanco, Candás, Gijón, Lastres, Ribadesella, Llanes, San Vicente de la Barquera, Comillas, Santander, Laredo, Santoña, Castro Urdiales, Bilbao, y Plencia entre otros, cuenta en sus flotas, tanto de pesca como de recreo, con la fina silueta de las embarcaciones construidas

en las carpinterías de ribera luanquinas. También navegan por las aguas del Retiro madrileño, del pantano de Cíjara, en Cáceres, o el de Grandas de Salime, en Asturias, algunas de ellas. También se han construido muchos botes salvavidas y de servicio para los astilleros de Bilbao y Gijón. En los años 1934 y 1935 Astilleros Artime construyó una importante serie de embarcaciones de motor para la Subsecretaría de la Marina Civil, destinadas a la vigilancia de la pesca.

Causas de la decadencia de esta actividad en Luanco

Las causas de la decadencia de esta industria en Luanco son las mismas que han llevado a la desaparición de decenas y decenas de carpinterías de ribera de todo el Cantábrico, especialmente en la ría de Bilbao, cuna de un importantísimo número de ellas y en Cantabria.

Las causas, muchas y complejas, han ido cerrando astilleros, algunos centenarios, desapareciendo un oficio con sabor de siglos.

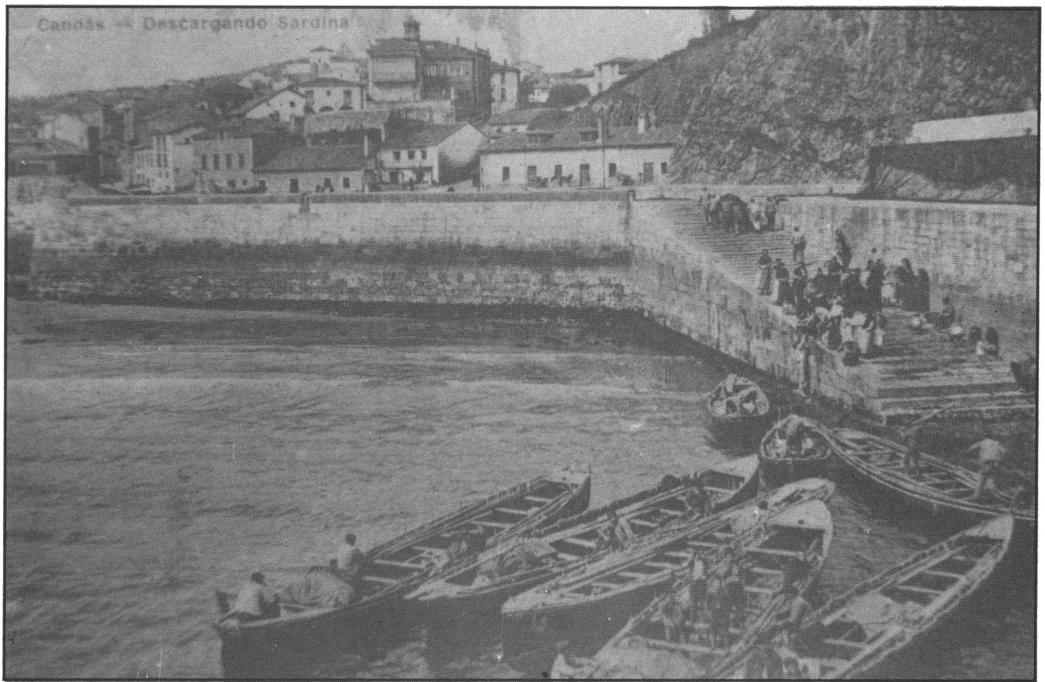
En mi trabajo sobre los astilleros luanquinos ya explico alguna de las causas existentes en aquellos años (1962)¹. No ha desaparecido ninguna.

Más bien han aumentado con las leyes restrictivas sobre la pesca, con el fin de preservar los caladeros de su agotamiento, y la prohibición de determinados tipos de embarcación, obligación de desguace y gravosos impuestos a las de recreo. Creo que últimamente se ha empezado a autorizar la construcción de alguna menores.

Por otra parte, algo que ya preveíamos en 1962 se ha hecho realidad: el plástico ha invadido la construcción de todo tipo de embarcaciones. En lo que afecta a las carpinterías de ribera, todos los botes salvavidas y de servicio de los barcos mercantes son hoy de fibra de vidrio, de menos peso y mucho más fácil mantenimiento. Igualmente empiezan a verse tipos de embarcaciones de pesca de tipo tradicional del mismo material. Por el momento el tipo llamado " merlucera del Cantábrico " , de 10 a 15 metros de eslora sigue construyéndose de acuerdo con los métodos tradicionales y los adelantos técnicos que el momento actual exige.

Anselmo Artime González

1 Anselmo ARTIME GONZALEZ, *Descripción y estudio crítico de los talleres dedicados a la construcción y reparación de embarcaciones en el distrito marítimo de Luanco. Luanco 1962. Inédito .*



Anónimo. Edición patrocinada por Jovino Muñiz. Lanchas traineras descargando sardina en el puerto de Candás c. 1914

Agradecimientos

Comandancia Militar de Marina de Asturias, Ayundantía de Marina de Luanco, Ayudantía de Marina de Ribadesella, Astilleros del Cantábrico y de Riera S.A., Astilleros " La Parrilla" de San Esteban de Pravia, Astillero " El Roxín ", de Luanco, Museo de Bellas Artes de Asturias, Productora de Programas del Principado S.A., Club Náutico Carreño, José Angel Alonso Jesús, Marcelino Menéndez González, Luis Caicoya Abati, Abelardo Alonso, Mercedes Sánchez Balboa, Jesús del Valle González, Eduardo Núñez Fernández, Francisco Crabifosse Cuesta, David Pérez- Sierra, José Antonio Fernández Gutiérrez, Manuel Hernández Sande, Francisco Rocha, Julián Urones Prieto, Edmundo Herrero y José Manuel Prendes Hevia, sin cuya colaboración no sería posible realizar esta exposición.

Coordinación

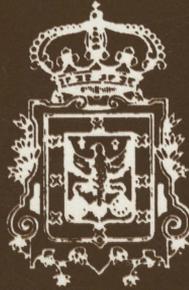
Manuel Ramón Rodríguez Rodríguez

Textos

Anselmo Artime González
Manuel Ramón Rodríguez Rodríguez

Fotos

Archivo Club Náutico Carreño
Colecciones particulares
Miguel Asensio Fernández del Viso



AYUNTAMIENTO DE CARREÑO