

III. OTRAS DISPOSICIONES

COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

13948 *Resolución de 21 de febrero de 2023, de la Consejería de Cultura, Política Llingüística y Turismo, por la que se incoa expediente para la declaración de los oficios y saberes relacionados con el bote de vela latina y la práctica de su navegación en la ría del Eo, como bien de interés cultural de carácter inmaterial.*

Antecedentes de hecho

Primero.

La práctica de navegación a vela latina es un patrimonio intangible asociado a técnicas y conocimientos de navegación tradicionales, transmitidos de generación en generación, alcanzando también a los aspectos relacionados con la construcción de botes y aparejos.

Con ella se relacionan una serie de oficios tradicionales, entre los que sobresale el de carpintero de ribera, en riesgo de desaparición, pero con un referente relevante en Castropol: Astilleros Pacho. Este astillero de ribera es el último exponente de una vigorosa industria naval que desde el Eo satisfizo la demanda de la flota pesquera y de cabotaje asturiana, hasta el punto que en el transcurso del siglo XIX más del 60 % de la misma procedía de los astilleros del estuario de Eo, y que sigue construyendo de forma tradicional los botes de vela latina de la ría del Eo, siendo el único del Cantábrico.

Así, la ría del Eo, y en ella Castropol como punto de referencia principal, constituye el área geográfica de referencia en Asturias en relación a la preservación de la navegación en bote de vela latina, abarcando conocimientos y prácticas que van desde la construcción de botes (con la presencia de una saga de carpinteros de ribera en activo) hasta la propia navegación, la cual no solamente se halla activa sino que experimenta un importante resurgir en los últimos tiempos, de mano, entre otros, de la Asociación del Bote de Vela Latina y el Club de Vela de Castropol. Todo ello justifica una propuesta de protección patrimonial, a través de la declaración de los oficios y saberes relacionados con el bote de vela latina y la práctica de su navegación en la ría del Eo como Bien de Interés Cultural de carácter inmaterial, sin olvidar la indisoluble vinculación con todo ello del elenco de bienes materiales relacionados.

Segundo.

Con fecha 22 de diciembre de 2021, el Pleno del Consejo del Patrimonio Cultural de Asturias acordó informar favorablemente la incoación de un expediente para la declaración de «el bote de vela latina, ría del Eo» como Bien de Interés Cultural de carácter inmaterial.

A los antecedentes de hecho, son de aplicación los siguientes

Fundamentos de Derecho

Primero.

Examinados los artículos 10 y 11 de la Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural que definen y establecen los tipos de Bienes declarados de Interés Cultural, el artículo 14 y siguientes de la misma Ley que recogen los trámites necesarios para su declaración, desarrollados por el capítulo I del título primero del Decreto 20/2015, de 25 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural.

Segundo.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 9 del Decreto 20/2015, y en aplicación de los principios de eficacia, eficiencia y racionalización de los recursos públicos, se simplifica el contenido del expediente de inclusión, toda vez que la documentación obrante en el expediente es suficiente para definir los valores que hacen merecedores a los oficios y saberes relacionados con el bote de vela latina y la práctica de su navegación en la ría del Eo de su declaración como Bien de Interés Cultural de carácter inmaterial de Asturias.

Tercero.

Vista la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la Ley 2/1995, de 13 de marzo, sobre Régimen Jurídico de la Administración del Principado de Asturias.

Cuarto.

En lo relativo a las competencias, es de aplicación el Decreto 13/2019 de 24 de julio, del Presidente del Principado de Asturias, de reestructuración de las Consejerías que integran la Administración de la Comunidad Autónoma, el Decreto 86/2019, de 30 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica básica de la Consejería de Cultura, Política Llingüística y Turismo, y la Ley 6/1984, de 5 de julio, del Presidente y del Consejo de Gobierno del Principado de Asturias.

Vistos los antecedentes de hecho y los fundamentos de Derecho, resuelvo:

Primero.

Incoar expediente administrativo para declarar Bien de Interés Cultural de carácter inmaterial, los oficios y saberes relacionados con el bote de vela latina y la práctica de su navegación en la ría del Eo, según la descripción que consta en el anexo I de esta resolución, que forma parte de la misma.

Segundo.

Que esta propuesta se notifique al Registro General de Bienes de Interés Cultural de la Administración del Estado, y se proceda a su publicación en el «Boletín Oficial del Principado de Asturias» y en el «Boletín Oficial del Estado», sirviendo dichas publicaciones de notificación a los interesados.

Este acto pone fin a la vía administrativa y contra el mismo cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala correspondiente del Tribunal Superior de Justicia del Principado de Asturias en el plazo de dos meses, contados desde el día siguiente al de su publicación, sin perjuicio de la posibilidad previa de interposición del recurso potestativo de reposición ante el mismo órgano que dictó el acto, en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al de su publicación, no pudiéndose simultanearse ambos recursos, conforme a lo establecido en el artículo 28 de la Ley del Principado de Asturias 2/1995, de 13 de marzo, sobre régimen jurídico de la Administración del Principado de Asturias, y en el artículo 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. No obstante, los interesados podrán ejercitar, en su caso, cualquier otro recurso que estimen procedente.

Oviedo, 21 de febrero de 2023.–La Consejera de Cultura, Política Llingüística y Turismo, Berta Piñán Suárez.

ANEXO I

Descripción de los oficios y saberes relacionados con el bote de vela latina y la práctica de su navegación en la ría del Eo

Descripción basada en la memoria técnica e histórica que obra en el expediente del Servicio de Patrimonio Cultural relativo a esta propuesta de protección patrimonial, elaborada por la historiadora del arte Laura Mateo Piñeirúa y que se extracta a continuación

1. Identificación de la manifestación cultural inmaterial

El bote de vela latina de la ría del Eo surge como respuesta a unas condiciones históricas que dan lugar a una manifestación singular en la actualidad: la única navegación a vela latina que sobrevive en el Cantábrico, con su transmisión de saberes a través de la comunidad local, y el desarrollo de una artesanía destinada a la construcción y mantenimiento de los botes, con el único astillero vigente en el área cantábrica dedicado a estas embarcaciones.

2. El bote de vela latina de la ría del Eo y sus oficios y saberes relacionados

2.1 Origen y evolución del bote de vela.

Poco se conoce, en realidad, sobre las embarcaciones ligeras empleadas en la cuenca de Eo hasta la Edad Media. Ya en ella podemos hablar de una adaptación geográfica y funcional con la aparición de diversas tipologías de pequeñas embarcaciones: Trincados, barlotes, barcolongos, traiñones, lanchas y botes o lanchas de relinga, pudiendo encontrar variantes en su denominación según la zona. Se trata en todos los casos de embarcaciones de modestas dimensiones, con aparejos sencillos con velas al trinque o de relinga, y aptas para la propulsión a remo, que se empleaban para la pesca o el marisqueo y el transporte de pequeñas cargas.

Es a partir del siglo XVIII cuando podemos encontrarnos con dos tipos de embarcaciones ligeras adaptadas para estas tareas y diferenciadas en la cuenca del Eo:

– El barlote. Embarcación de 9 m de eslora y 2-3 m de manga, con un único palo de vela latina.

– Las lanchas. De menor tamaño que el barlote, con un plano igual en proa que en popa y generalmente propulsadas con vela latina.

Las convulsiones políticas y las guerras a caballo entre el siglo XVIII y el XIX supusieron un freno a la actividad de los astilleros locales. La recuperación ya no fue completa. Los cambios operados a mediados de siglo supusieron el ocaso de la construcción naval para la marina mercante, pero no así para la construcción de embarcaciones ligeras por el aumento de la demanda del consumo de pescado.

Es a mediados de siglo, cuando culmina la evolución que da origen a una embarcación de propulsión mixta, remo y vela, con aparejo de vela latina y popa en espejo de unos cuatro metros de eslora, cuya versatilidad y adaptación al medio le permite ser competitivo en la explotación de los recursos del estuario, donde los vapores por su calado no pueden faenar ni las traineras tender artes de cerco por la configuración de los canales. A partir de 1850, con la llegada de embarcaciones propulsadas a vapor el escenario de la ría cambia notablemente. La villa de Ribadeo se convierte en puerto de referencia comercial especializándose en embarcaciones mercantes de gran calado, mientras que Figueras y La Linera mantienen sus astilleros de carpintería de ribera, manteniendo la construcción de pequeño calado propulsado a vela.

A finales del siglo XIX, el bote comienza a experimentar algunos pequeños cambios como el aumento de eslora, que se estira hasta los seis metros, introduciendo, por razones de estabilidad y náuticas, una orza central que ayuda a la navegación en ceñida

y minimiza los riesgos de accidente, pero permite, una vez levantada, la navegación con poco fondo.

A lo largo del siglo XX, la llegada de las motorizaciones de fuel para la pesca de bajura fue relegando al interior de la ría el uso preferencial de los botes de vela y, a la par, el desarrollo de las primeras regatas supuso nuevos cambios en la arboladura y el diseño de los mismos. Los botes que pasaron a tener un empleo principalmente recreativo, aumentaron en superficie vélica para ganar velocidad en detrimento de la estabilidad y sencillez en el gobierno que primaba en los botes empleados aún para el transporte o la actividad pesquera. Así mismo las velas tradicionales confeccionadas con paño fueron siendo sustituidas por materiales sintéticos. Para su uso actual como embarcación de recreo se han sustituido otros pequeños elementos como son los cabos, que tradicionalmente eran de pita o cáñamo. La verga, generalmente realizada de una pieza en madera, la podemos encontrar en algunas embarcaciones de reciente construcción, elaborada en fibra de vidrio. Así mismo muchos botes montan hoy un pequeño motor auxiliar fueraborda que permite su navegación por la ría cuando no hay viento, sin necesidad de recurrir al penoso empleo de los remos.

2.2 El bote de vela latina. Proceso constructivo.

Hablar de construcción naval de madera es sinónimo de carpintería de ribera. La carpintería de ribera puede considerarse un oficio tradicional de elevado rigor técnico en el que el aprendizaje y la transmisión de conocimientos son puramente empíricos, de tal modo que resulta necesario dedicar unos años de práctica para adquirir la destreza que se precisa para realizar una construcción de calidad.

Se trata de un oficio de capital importancia histórica que se batió en retirada ante los astilleros de grada en el siglo XIX y se refugió en las embarcaciones ligeras. En los últimos años, la proliferación de la fibra de vidrio y la construcción en metal (hierro, acero, aluminio) hace que la mayor parte de pequeñas embarcaciones de recreo y de profesionales se fabriquen con estos materiales.

La construcción de un bote de vela latina de la ría del Eo aún se realiza con las tecnologías propias del oficio de carpintero de ribera. Las fases en las que se subdivide de un modo secuencial su construcción son las siguientes:

- La determinación de las características del bote. Normalmente el carpintero tiene sus modelos de bote que en este caso diferencia por su eslora (aproximadamente 5,20, 5,45 o 5,60 metros) y dispone de las plantillas de las cuadernas y la estampa que permiten dar la forma al bote (la eslora como dimensión básica).
- La selección de la madera.
- La colocación de la quilla sobre calzos previamente anclados y de la roda y el codaste.
- La colocación de la cuaderna maestra sobre la quilla y en la medianía de la eslora y de las cuadernas llamadas tercio de proa (entre la maestra y la roda) y de popa (entre la maestra y la popa). La colocación de la estampa de popa.
- La colocación de las vágaras para ir dando forma al bote mediante esta especie de molde de las formas, en base al cual se diseñan las cuadernas restantes o se parte de las plantillas de un bote igual al ya construido.
- El forrado o banceado desde la borda hasta la línea de flotación.
- La colocación de vagras o durmientes, baos, bancadas y tillas de proa y popa al mismo tiempo que se van colocando los herrajes de acero inoxidable (plataforma del puño de amura, zuncho y carlinga del palo, pletina para afirmado de los obenques del palo, herrajes del timón sobre la estampa).
- El tumbado del bote y el banceado por ambos costados desde la quilla hasta la línea de flotación.
- El cepillado, lijado, calafateado y pintado del bote.

2.2.1 Selección de la madera.

La madera es el elemento principal de la embarcación tradicional y por eso, su elección y selección, es una de las partes más críticas del proceso constructivo. Saber diferenciar bien y evitar el sámagu o albura (parte más blanda de la madera) es imprescindible para garantizar un correcto mantenimiento de la embarcación.

El carpintero de ribera acudía a los montes para seleccionar la madera más adecuada en cada caso para las diferentes piezas y supervisaba que el corte se realizara en la época más propicia con el fin de garantizar las mejores propiedades, guiándose por la forma natural de los troncos, teniendo en cuenta la dirección de la veta, con el fin de aprovechar mejor la resistencia de las fibras.

La presencia de la savia en la madera recién cortada significa la existencia de nutrientes que la hacen atractiva para el ataque de los hongos y xilófagos que encuentran así un medio ideal para alimentarse y reproducirse. Por otra parte, la savia da lugar a un proceso de fermentación que facilita el fenómeno de pudrición de la madera. Por este motivo en las maderas utilizadas en la construcción naval era necesario reducir la cantidad de savia y para ello se elegía cuidadosamente el momento más adecuado para el corte. En algunas maderas como el roble, con una savia particularmente agresiva, se procedía a un proceso de curado posterior al corte (agua de mar en zona de marea que descubría en la bajamar).

Los meses más adecuados para el corte son aquellos en los que se reduce la actividad vegetativa de los árboles debido a la disminución de la incidencia solar, que corresponde con los últimos meses del otoño y los meses invernales, concretamente de noviembre a febrero. En estos meses se minimiza la actividad de la savia en los vasos. Dentro de este periodo los serradores esperaban a los días correspondientes a la luna en cuarto menguante para tener en cuenta la influencia de la gravitación de la luna, a través del periodo lunar, sobre la circulación vertical de la savia en el tronco del árbol, y por último elegían para el corte las horas correspondientes a la caída de la tarde en las que se reduce la actividad de la savia. Se buscaba por tanto la coincidencia de los tres ciclos, solar, lunar y diario con el objeto de reducir la presencia de la savia en los vasos leñosos.

Debido a que la madera tiene su máxima resistencia y elasticidad en la dirección de las fibras, vasos leñosos o vetas, la selección de la madera que va a utilizarse en elementos estructurales de superficie curva, por ejemplo en las cuadernas, se realiza buscando aquellos troncos o ramas que posean una curvatura similar a la que tendrá finalmente la pieza. De esta forma se consigue que la dirección principal de la misma coincida con la de las fibras de la madera (selección dendromórfica).

Estos troncos o ramas dotados de curvatura natural, útiles para piezas con forma como son las cuadernas, rodas, etc., recibe la denominación de madera de vuelta o de figura. Los troncos o ramas rectas, sin curvatura, denominados madera derecha, se utilizan en piezas como la quilla, el codaste, etc.

Una vez en el taller, y hasta que sean utilizadas, las piezas de madera se almacenan en lugares no muy soleados, en forma de tijera o unas sobre otras, separadas por listones, para que se sequen bien. El tanino que encierran sus fibras acelera la oxidación de los pernos y clavos fabricados con aleaciones de hierro, problema que se ha resuelto históricamente con la renovación periódica de estos elementos y en época más reciente mediante el empleo del galvanizado en el proceso final de fabricación de la pernería y clavazón. También se han utilizado materiales metálicos no férricos como el cobre o sus aleaciones y en épocas más recientes el acero inoxidable.

Las maderas de roble, castaño e iroko son las más utilizadas por sus características de densidad, dureza, estabilidad y alta resistencia. La durabilidad y resistencia a xilófagos marinos es también un factor determinante en la elección de este tipo de maderas que han pervivido durante siglos en la construcción naval y siguen utilizándose hoy día en la construcción de los botes de vela latina de la ría del Eo.

La madera más recomendable en la actualidad para los distintos elementos del bote a la luz de la experiencia puede considerarse la siguiente:

- Quilla: jatoba (muy dura y de gran peso específico, lo que mejora la estabilidad del bote).
- Branque, codaste, estampa y caja de la orza: roble o iroko.
- Cuadernas (genol+varenga+contravarenga): roble. El problema que se presenta en la actualidad a los carpinteros de ribera es la escasez de esta madera en la zona. Lo que ha llevado, en ocasiones, a realizar este tipo de refuerzo estructural en castaño, madera de menor dureza y menos idónea.
- Bancadas, tillas, baos, durmientes, carel: iroko.
- Banzos: pino del país con pocos nudos. Durante algunos años, debido a la mala calidad del pino del país, se empleó iroko y aún sobreviven botes banceados con esta madera mucho más dura y que, por contra, presenta problemas a la hora de hinchar para hacer estanco el casco, dificultades añadidas a la hora de adaptar las tablas a las formas del casco y, al ser más pesada esta madera, se le está incrementado un peso alto al bote por encima de su centro de gravedad lo que perjudica a su estabilidad.
- Paneles: pino del país de buena calidad sin nudos.
- Palo: pino del Báltico o pino del país (sin nudos y hueco por dentro, experiencia de los países nórdicos basada en que la resistencia a la rotura es mayor si sus betas presentan una cierta discontinuidad).
- Verga o entena: pino del Báltico o pino del país sin nudos (hecha con tablas delgadas unidas con cola de poliuretano al agua y cambiándoles el sentido de la veta; todo ello con el objetivo de que sean lo más rígidas posible para aprovechar de un modo más eficiente la superficie de la vela cuando incide el viento sobre la misma).

2.2.2 La clavazón, la pernería y los tipos de unión de la madera.

La conexión de las diferentes piezas de la estructura de un barco de madera se realiza mediante uniones estructurales trabadas (a rayo de júpiter, a cola de milano o a pico de flauta) y la utilización de clavazón, pernería (tornillos pasantes de acero inoxidable) y cabillas de madera. En este sentido, fue importante históricamente para el desarrollo de los astilleros de la ría la disponibilidad en las tierras altas de los Oscos y del obispado de Mondoñedo de «un denso distrito siderometalúrgico del que salían la clavazón y los herrajes» necesarios para la construcción de embarcaciones.

La clavazón utilizada en carpintería de ribera está formada por las puntas o puntillas y los clavos. Los tornillos o pernos se emplean en las uniones estructurales (zapatas del branque y codaste a la quilla, zapata de la orza a la quilla, etc.). Hoy, todos ellos o bien son de acero inoxidable o se galvanizan en caliente para asegurar una protección eficaz frente a la corrosión.

Relación de los diferentes tipos de uniones de la madera que se emplean en la carpintería de ribera y en qué parte del bote de vela latina de la ría del Eo se usa cada una en particular:

- A tope: para el forrado o banceado del buque (necesidad del calafateo). Es el tipo de unión que se emplea para el banceado de los botes y en general de cualquier embarcación de la zona.
- A rayo de júpiter: para ensamblar la roda o el branque a la quilla y también para unir tramos de quilla y de tapa de regala o carel (las piezas de madera se unen en línea).
- A cola de milano: para ensamblar el codaste a la quilla (la unión de las dos piezas se hace formado un ángulo de 90° entre sí).
- A pico de flauta: para unir dos piezas de las mismas dimensiones y mantener la continuidad, se usan, entre otras, en las uniones de la tapa de regala o carel.

2.2.3 El forrado o banceado del casco. El cepillado y el lijado.

El forrado o banceado es la operación más compleja y meticulosa, pues de ella depende en gran medida que el bote sea estanco y no haga agua. A las tablas que forran el casco se les llama banzos y a cada hilera de tablas se le denomina traca. Estas tablas necesitan prepararse para que se adapten a la forma de cada una de las cuadernas, tanto de plano como en los cantos, con ayuda de una falsa escuadra para que queden a paño entre sí (el canto inferior puede ser paralelo o no al canto superior de la tabla).

Hay que tratar de que los cantos de los banzos contiguos de las tracas abran hacia afuera y no hacia adentro, ya que en este último caso, la operación del calafateado es más engorrosa, la estopa no queda bien distribuida entre los cantos de los banzos y el bote hace agua mucho más fácil.

Las tablas se unen unas a otras sin superponerse tanto en sentido vertical como longitudinal. A este tipo de banceado se le llama «forrado a tope» o «banceado a tope» (por oposición al tipo «banceado a tingladillo» o «banceado de escarda o calime» como la dorna gallega o antiguamente los botes salvavidas de madera de grandes buques mercantes).

Una parte vital del banceado es el encastrado de las tablas con un buen ajuste y apoyo en los alefrices de la roda, quilla y codaste (ranura triangular a lo largo del borde superior de los laterales donde irán encajados los banzos que conforman la traca de aparadura) pues de ello depende en gran parte la trabazón del casco.

Los carpinteros de ribera, para determinar la curvatura que debe de tener el canto del banzo antes de su colocación para que ajuste perfectamente con el banzo contiguo ya colocado, emplean una tabla de pino de muy poco grosor (aprox. 0,5 cm) y bastante anchura (aprox. 15 cm) denominado «frasquí» o «fasquí». En este proceso, la experiencia demuestra que resulta muy importante dejarle que contornee las cuadernas tal como llama naturalmente sin forzarla en ningún sentido; es decir que debe de seguir la dirección que voluntariamente quiera adoptar. La operación consiste en fijar la frasquí a las cuadernas a una cierta distancia del banzo ya clavado y con el compás tomar una serie de distancias, anotando dichas distancias en la propia frasquí entre el canto inferior del banzo y el superior del listón en cada una de las cuadernas para posteriormente desclavarla de las cuadernas y pasar dichas cotas a la tabla o banzo apoyando una de las puntas del compás en el borde del mismo.

El proceso de curvado de los banzos se basa en la aplicación controlada de calor que ablanda la madera –agua hirviendo para evitar que absorba el agua–, pudiendo entonces curvarse fácilmente con ayuda de prensas y torniquetes sin perder sus propiedades (este proceso recibe el nombre de cocer la madera). Se hierve el agua y se mete el banzo en el agua hirviendo y se pasa el agua con una escoba por ambas caras varias veces y posteriormente se lleva rápidamente el banzo a su posición, fijándose a las cuadernas con prensas y torniquetes.

Para que el borde o canto del nuevo banzo ajuste con el banceado contiguo se toman ángulos con la falsa escuadra en la unión con las cuadernas y se talla dicho canto con el cepillo o la garlopa.

La unión longitudinal de las diferentes tablas que forman una hilera de banzos o tracas (lo ideal es que existan banzos de una sola pieza aunque no resulta fácil encontrarlos) se hace en el centro de una cuaderna, procurando que estas uniones estén alternadas en el sentido transversal, cruzando las juntas para no interrumpir la resistencia longitudinal en la misma cuaderna. Para llevar los banzos a su posición en relación con las cuadernas y las tablas contiguas, se emplean distintos sistemas de sujeción.

2.2.4 El calafateado.

Calafatear consiste en introducir entre las juntas de las tablas y en los topes de unión de las mismas, algo que impida la entrada de agua al objeto de que haga el bote estanco

para lo que se emplea un material de relleno en las juntas y topes para su posterior recubrimiento con una sustancia impermeabilizante.

Tradicionalmente el calafateado se realizaba con cordones de estopa y brea de calafatear. El cordón de estopa está formado por hilos de cáñamo impregnados en alquitrán previamente sometido a un proceso de calentamiento, los cuales antes de introducir en la junta hay que hilar formando el cordón de estopa según el diámetro adecuado al tipo de junta. La estopa así tratada se denomina en algunos lugares estopa con alma (en la actualidad se emplea solamente esta estopa con alma y sin brea).

El calafate emplea como ayuda el famoso cajón del calafate que le permite trabajar a distintas alturas. Se comienza por abrir las juntas que se van a calafatear con ayuda de los hierros de abrir costuras, se introduce estopa alquitranada en las junturas de las tablas y se hace penetrar en la junta con los hierros de asentar o retacar.

Para introducir el cordón se golpea el hierro con un mazo de madera dura -como el guayacán, llamado «mallo», que debe tener cierta elasticidad en el golpe para que la estopa penetre suavemente, y un mazo más pequeño llamado «maceta» (ambos mazos -también denominados «cantadeiras»- tienen unos zunchos en sus extremos para evitar que abra o se resquebraje la madera de los mismos). Hay dos métodos de introducir la estopa:

- «A filo laso», cuando hay poca separación entre banzos se introduce en un punto y se vuelve a dar con la maza sobre el hierro de meter unos 10 cm más adelante y luego se da a la zona intermedia en sentido longitudinal; o
- «A filo encollado», cuando hay mucha separación entre los banzos, en cuyo caso se introduce la estopa con golpes próximos uno de otro y a veces en la misma zona uno por debajo de otro hasta que, a juicio del calafate, es suficiente para hacer estanca la zona.

Una vez efectuado el calafateado queda asegurada la estanqueidad al producirse la dilatación de todas las tablas al contacto con el agua.

2.2.5 El proceso del pintado. El pintado clásico del bote.

Una vez terminado el bote desde el punto de vista constructivo y tras haberlo lijado, se le dan varias manos de aceite de linaza espaciando cada mano lo necesario hasta que la madera absorba el aceite. Posteriormente, a toda la parte exterior del casco se le dan dos manos de minio (a las tablas del forro que son de pino, se le da un compuesto de minio y aceite de linaza; a las otras maderas no, porque no lo absorbe) y posteriormente a la obra viva se le da como mínimo dos manos de patente sin disolvente y a la obra muerta dos manos como mínimo de pintura de exteriores marina resistente al agua (allí donde resulta posible, el casco queda mucho mejor pintado con rodillo que con brocha). Al interior del bote también se le da dos manos de minio y luego se pinta con pintura marina resistente al agua.

Una vez aplicada la última mano de minio y antes de pintar, se vuelve a lijar el bote ya que el minio tiene la propiedad de levantar los poros de la madera volviéndola rugosa. Tras este último lijado la madera queda muy lisa y está lista para su pintado final ya sea la patente en la obra viva o pintura marina resistente al agua en obra muerta e interiores. Con este proceso clásico de pintado, el minio hace las veces de imprimación.

En la actualidad existen procesos de pintado más sofisticados y que parecen mejorar el proceso clásico de pintado y tratamiento de la madera y conservando de un mejor modo el estado general de la madera.

2.2.6 Arboladura. Características de la vela y su montaje.

Si bien en la actualidad las velas se confeccionan con materiales modernos impermeables y habiéndose perdido el oficio de velero en la comarca, quienes optan por mantener una vela de paño deben hoy encargarla a artesanos de otras localidades.

Una buena navegación exige que la vela reúna las siguientes condiciones en su montaje: Bien diseñada, bien rematada, bien armada, bien montada. Son saberes que la comunidad portadora transmite y comparte, que son también objeto de debate, ya que no solo pesan las características del bote para definir su arboladura, sino también los gustos y personalidad del patrón. Velas y aparejos mayores facilitan una navegación más deportiva, pero exigen también mayores condiciones físicas y destrezas.

Tradicionalmente estas velas se confeccionaban con lienzo moreno, tarea que suponía un trabajo puramente artesanal, cortándolas a mano con tijera. Se cosían con las antiguas máquinas de pedal, tipo Singer Alfa, y se relingaban a mano, por lo que no había muchos marineros artesanos capaces de hacer una buena vela, bien adaptada al bote para el que se confeccionaba.

Con el paulatino declive del bote de vela latina como herramienta de trabajo, los aparejos han ido ganando superficie vélica, con velas más altas y estrechas y que resultan mejores para la navegación recreativa y facilitan el gobierno, ya que la embarcación no tiende a orzar tanto como las antiguas. Con una fabricación artesanal y precaria, históricamente nunca se cortaban dos velas iguales para dos botes idénticos. «Aquellas velas eran pequeñas pues no estaban pensadas para las regatas o el recreo, sino para ganarse la vida en el pasaje entre Castropol, Figueras y Ribadeo o pescar fuera de la ría, velas que andaban poco, pero que daban seguridad a los botes» («El bote de vela de la ría del Eo». Ramón Canel).

La peculiar configuración del bote de vela latina de la ría del Eo, concebido para una impulsión mixta, hace muy delicada y decisiva para la navegación a vela la estimación del centro vélico y la colocación del estrobo de la verga, ya que si la mayor superficie del paño cae demasiado a popa, estas embarcaciones tienden a orzar de forma exagerada. Se trata de nuevo de un saber comunitario, que se transmite y cuida y en el que se intenta minimizar uno de los efectos más notables del diseño de estas embarcaciones: los botes siempre tienden a orzar, lo que obliga a mantener la caña del timón arribando y es causa de que naveguen menos ya que están frenados por el timón, que al ir con ángulo respecto a la trayectoria del bote, provoca una resistencia al avance.

El palo o mástil, la verga y sus aparejos.

En el estuario del Eo, al único mástil de su embarcación más tradicional se le llama simplemente «palo». Históricamente se elaboraba en una sola pieza de un pino recto y sano, pero la aparición de colas ha permitido que hoy se hagan de la misma madera pero de piezas encoladas. El palo va apoyado en la pila o carlinga y sujeto en la fogonadura, un rebaje en el castillo de proa en su parte anterior que, mediante un zuncho de hierro, lo trinca para que el palo no se mueva. Además del zuncho, otro sistema de trincar el palo al castillo es por medio de un mallete.

El aparejo del palo está formado por los obenquillos, que se sujetan en las pestañas que salen lateralmente del zuncho del galope y a unos flejes hoy de acero firmes al casco por su interior, que sobresalen por el corredor o carel para trincar el tensor que lleva cada obenquillo en su extremo. Estos obenques suelen ser ya también de acero inoxidable.

Para izar la vela, el bote de la ría del Eo cuenta con un aparejo sencillo, dotado de una driza, el cabo destinado a izar la vela hasta su posición para navegar, y una raca, una pieza construida de madera (hoy en acero) que rodea el palo y provisto de un gancho abierto y enfrente otro cerrado. En el cerrado, por medio de un grillete, se sujeta el motón, y en el abierto se engancha el estrobo de la verga. Este elemento se desliza por el palo y nos permite el izado y arriado de la vela, así como sujetar la verga al palo. Completa el aparejo, el motón o pasteca pequeña, una polea que se intercala en el aparejo de izado de la vela para reducir el esfuerzo del izado.

3. La carpintería de ribera en la ría del Eo: evolución histórica

La fabricación preindustrial de embarcaciones, ejecutada por los carpinteros de ribera, modela uno de los aspectos más peculiares y singulares del paisaje de la ría del

Eo. Es concretamente en torno al entrante costero de La Linera donde se circunscriben desde el medievo los grupos poblacionales más notables ligados a la construcción de naves. Se conforman durante esta época las primeras cofradías de pescadores, y comienza a tener relevancia la fabricación de embarcaciones de reducido tamaño como la pinaza o el batel, empleándose esencialmente para el transporte entre diferentes poblaciones y la actividad pesquera. Vegadeo, Castropol y Ribadeo comienzan a experimentar, desde el siglo XIII un auge comercial asociado a la construcción naval y al comercio marítimo. La naturaleza propia de la ría, de lecho arenoso, facilitaba una privilegiada ubicación para la varada y botadura de embarcaciones. Durante el siglo XV los talleres de carpintería de ribera de La Linera disfrutaban de un distinguido reconocimiento en toda la región. Para la construcción de los diversos tipos de embarcaciones, se surtían de las maderas de castaños y robledales de los bosques próximos. El auge de las tierras altas de los Oscos y del obispado de Mondoñedo favorecen al entorno de la ría entre los siglos XV y XVIII por lo que su influencia como nexo comercial incrementa y consolida la construcción naval en la zona.

La época dorada de la producción naval en todo el Cantábrico y su máximo crecimiento se produce tras la conquista de América y el reinado de Felipe II. Cabe destacar que en el astillero de carpintería de ribera de La Linera, fueron construidas dos urcas (galeras) que lucharon en la Armada Invencible. Esta etapa de gran actividad de los astilleros permanece hasta finales del siglo XVII, localizando más de veinte carpinteros de ribera en el concejo de Castropol. Según refleja el catastro del Marqués de la Ensenada, en 1753 había cinco carpinteros de ribera en la localidad de Figueras, quienes ganaban aproximadamente cuatro reales al día, siendo uno de los trabajos mejor remunerados en esta población marinera.

El incipiente desarrollo económico que experimenta durante el siglo XIX La Vega de Rivadeo, hoy Vegadeo, favorece la actividad naviera en toda la ría. El movimiento portuario en el muelle de El Calero de A Veiga y en los puertos de Ribadeo, Figueras y Castropol incrementa la demanda de embarcaciones de cabotaje para el transporte de productos llegados del extranjero, de América y de otros núcleos del reino a través de las grandes rutas de navegación; así como también para la exportación de los excedentes productivos en la comarca, especialmente derivados de la actividad agrícola, ganadera y artesanal. «Un ejemplo de la hegemonía de los astilleros del Eo está en el hecho de que entre 1840 y 1890, un 63 % del arqueo de la flota mercante asturiana se botase aquí, en La Linera (Castropol) y en el vecino puerto de Viavélez. Esta cifra se elevaría al 82 % si se contabilizasen los astilleros de Vegadeo y Puerto de Vega, también en el occidente de la región» (García López, 2007: 147-173).

La aparición de los nuevos sistemas de propulsión a vapor y la construcción en hierro trajeron consigo una transición inevitable tanto de la construcción naval en madera como de la navegación a vela. A partir de 1860, vela y madera fueron perdiendo posiciones a expensas del vapor y progresivamente entraron en declive. Poco a poco, los astilleros de la zona, especializados en construcción en madera, fueron cerrando o limitando su actividad a la construcción de pequeñas embarcaciones de pesca, entre ellas el desarrollo de un producto único: el bote de vela latina de la ría del Eo.

Es la construcción de estas pequeñas embarcaciones de pesca lo que va a permitir la pervivencia de la labor artesanal y el oficio desde principios del XX. De acuerdo con las preferencias de cada cliente en cuanto a tamaños, formas y elementos auxiliares, se van a construir principalmente botes y bateles, en los que se mantiene una continuidad con respecto a embarcaciones de este tipo de épocas anteriores. Sus tamaños oscilan entre los tres y siete metros, y pueden ser impulsados a remo o a vela. Debemos recordar aquí a don Francisco Díaz Martínez «El Gondán», naviero que nació en Berbesa, Piñera, en 1903. Fue su escuela el taller de carpintero de ribera que había en Figueras, con los medios rústicos propios de esta labor artesanal, quien llegó a crear en 1925 los «Astilleros Gondán».

Los Astilleros Vilabella, fundado por Florentino Fernández García, mantuvieron su taller de carpintería de ribera en La Linera, hasta 1948, momento en que tuvo que

trasladarse a la ensenada de Villavieja, en Ribadeo, donde hasta 1993 siguieron construyendo buques en madera; a partir de esa fecha empezaron a utilizar acero.

3.1 Astilleros Pacho. El último carpintero de ribera de Asturias.

Desde mediados del siglo pasado la artesanía naval va a sufrir un constante descenso de actividad y en la actualidad tan solo se puede hablar de un taller activo de carpintería de ribera en el concejo de Castropol, taller único en Asturias y en todo el Cantábrico por dedicarse a la construcción del bote de vela latina, además de otras pequeñas embarcaciones de pesca y recreo, dentro de los cánones tradicionales de los carpinteros de ribera: Astilleros Pacho. Eso y el hecho de que la carpintería de ribera tradicional forme parte del patrimonio etnográfico y cultural de la región en la que se asienta, hace que Astilleros Pacho esté comprometido en mantener esta tradición viva.

Esta empresa familiar fue fundada en el año 1944 por Marcelino González Santamarina («Pacho»). En la pequeña playa de Salías construye los primeros botes y lanchas hasta que en 1953 traslada su taller de carpintería de ribera a la desembocadura del río Berbesa, en La Linera, donde se mantiene hasta la actualidad. Durante los años 60 el taller experimenta su pleno apogeo llegando a tener nueve trabajadores, momento en el que se incorporan a la plantilla sus dos hijos Carlos y Jose Félix («Pepe»). En 1967 los hermanos, «Os Pachos», toman el testigo de la empresa familiar como segunda generación. Entre los trabajadores cabe citar a los carpinteros de ribera Miguel de Vilavedelle y Ramón de Requeixo, que trabajaron junto con Marcelino González Santamarina. En los años 60 se sumaron; Cándido de Pepina, Bernardo da Portuguesa, Pedro de Quintalonga, Lino da Lieira, El Rey da Pereira, Paco de Aparicio, Pepe da Murga, Juanín, El Andaluz, Belarmino de Castropol y Benito das Campas.

Las numerosas embarcaciones salidas de este taller son testigo hoy día del auge que la carpintería de ribera manifestó en la ribera del Eo. Un oficio ancestral en nuestra región que hoy queda reducido al último carpintero de ribera Martín González, la tercera generación. Martín se incorpora al taller familiar en 1995 y continúa en solitario desde 2011 al frente del negocio familiar, construyendo botes de vela latina tal y como hacía su abuelo (con las mismas plantillas de los años 40). La construcción de cada pieza le lleva entre dos y tres meses de trabajo. Así mismo repara y realiza el mantenimiento de la mayoría de los botes que se encuentran en activo. Desde su fundación estos astilleros tienen contabilizados en sus archivos, la construcción de 190 botes de vela latina, de los cuales 142 aún pueden contemplarse navegando en el entorno de la ría del Eo.

Algunas de las embarcaciones más emblemáticas que han salido de este taller de carpintería de ribera pueden conocerse hoy en día a través de las maquetas, más de cien, que José Félix («Pepe») lleva realizando durante los últimos 40 años.

4. Comunidades portadoras y percepción del sujeto protagonista

Las comunidades directamente vinculadas con esta manifestación son los pobladores del entorno de la ría del Eo, donde el bote de vela latina constituyó hasta mediados del siglo pasado uno de los ejes centrales de la vida. *El Aldeano* (periódico comarcal de Castropol, editado entre 1929 y 1933) nos acerca a través de sus páginas la cotidianeidad de la presencia del bote en la ría, con noticias sobre los usos y costumbres relacionados con este bien, entre ellos el desaparecido oficio de «botero» que realizaba el traslado de pasajeros de la ría entre Ribadeo, Castropol y Figueras. Esta labor se perpetuó realizándose con el bote de vela hasta los años 60 cuando se sustituyó por lanchas a motor.

Es en la década de los 60 del pasado siglo cuando el empleo tradicional del bote de vela (transporte y pesca) queda relegado por las embarcaciones propulsadas a motor y surge entre la comunidad la inquietud de nuevos usos como embarcación de recreo y deporte náutico. Las primeras regatas especializadas en el bote de vela por la ría del Eo se celebran en Castropol el 25 de julio de 1964, día de Santiago y fiesta local

(impulsadas por Arturo das «Barreiras» y Arturo de «Primote»). Esta competición, el Trofeo Santiago, que se disputa aún todos los años, ya contó en la regata de 1969 con la participación de 36 botes de vela. En 1967, se creó otra regata por las fiestas de San Roque (16 de agosto) de gran popularidad y en la que se tornó tradición llevar la embarcación hasta la capilla del santo peregrino para ser bendecida.

El paulatino declive del número de habitantes del entorno de la ría en el último tercio del pasado siglo, supuso también una reducción de la navegación a vela tradicional, tanto por pérdida de relevo generacional como por el mucho esfuerzo que requiere poner y mantener en condiciones óptimas una de estas embarcaciones y la proliferación de alternativas náuticas más sencillas de manejar y mantener. Al hilo de estos cambios y de la disminución del número de botes tradicionales 'activos', nació en 1987 el Club de Vela Ría del Eo (desde 2002, Club de Vela de Castropol). En sus estatutos, redactados por Luis López Cotarelo, se estableció ya como objetivo fundacional «velar por la preservación del carácter tradicional de la vela latina, tratando de limitar las evoluciones tecnológicas que se vienen produciendo en los últimos años y como consecuencia de las cuales se está perdiendo ese carácter autóctono de las embarcaciones». Esta ha sido su principal línea de trabajo desde entonces. El club organiza regatas, destacando la que se celebra el día de Santiago Apóstol, y la llamada 'liga de botes', en colaboración con el Club Náutico de Ribadeo; y también una intensa labor formativa en navegación, desde sus niveles más básicos. En el año 2021, con el impulso de varios patrones y con Álvaro Platero a la cabeza, como primer presidente, se ha constituido la Asociación Cultural del Bote de Vela Latina de Castropol, para contribuir a la difusión y preservación de esta embarcación única y sus oficios relacionados.

Como demuestra la existencia del antedicho tejido asociativo, existe un evidente interés en la preservación del bote de vela, no tan solo limitado a la comunidad protagonista, entendida esta como la formada por los propietarios de las embarcaciones y la industria relacionada. Se trata de un interés compartido por la mayor parte de la población, como demuestra la participación como patrocinadores de regatas, eventos o conferencias de diversos negocios locales y del propio Ayuntamiento de Castropol. Entre la comunidad portadora se cree necesaria la protección de este bien inmaterial, como así lo trasmite el presidente del Club de Vela, Javier Gallego, entre otros, como paso necesario para su preservación y difusión. La voluntad de coordinar esfuerzos conjuntos entre administración local, agrupaciones culturales y asociaciones deportivas es firme y son conscientes del legado patrimonial que poseen. También se percibe una sensibilización hacia los usos menos adecuados y agresivos del espacio navegable de la ría.

5. Interpretación, riesgo y diagnóstico

El bote de vela latina de la ría del Eo, como manifestación material, junto con las inmateriales correspondientes al oficio artesano de la carpintería de ribera, sus usos y costumbres, y la práctica propia de su navegación se hallan indisolublemente ligados al paisaje de la ría del Eo. Se trata de un ejemplo de sostenibilidad e integración con el medio que corre peligro de desaparecer tras una larga historia de tradición. Una embarcación perfectamente adaptada a las condiciones del medio, capaz de deslizarse silenciosamente sobre un tesón de arena a media marea sin apenas perturbar los grupos de aves limícolas y migratorias que constituyen uno de los principales valores naturales de esta reserva de la Biosfera y Zona de Especial Protección para las Aves. Un valor patrimonial único y diferenciador, identitario de la ría del Eo, que se ve amenazado por nuevas tipologías de embarcaciones y modernas formas de navegación menos respetuosas con el entorno, así como por la pérdida de parte de los portadores de los conocimientos, usos y prácticas.

El bote de vela latina representaba la cotidianeidad del entorno y sus gentes que lo empleaban como modo de vida y de transporte diario. Siendo esta manifestación, durante muchas décadas, el único medio para cruzar la ría. En ocasiones este trayecto debía hacerse a remo por falta de viento o debido al temporal, de ahí la particular

configuración del bote, ideado para adaptarse con facilidad a ambas formas de navegación, a vela o remo, sin menoscabo de sus cualidades náuticas. Actualmente, perdida su condición primigenia, el uso del bote de vela queda limitado en las últimas décadas a su empleo como embarcación de recreo y deportiva, que necesita de unos mecanismos de transmisión que empiezan a resultar insuficientes. Las generaciones más jóvenes prefieren el empleo de otro tipo de embarcaciones más rápidas y de fácil manejo que no requieren de una práctica y de un aprendizaje tan específico como el vinculado a la navegación a vela latina. Por otro lado, aunque cada vez son más los interesados en su práctica, existe un vacío generacional que afecta directamente al oficio artesanal de la carpintería de ribera y que representa un riesgo para la perpetuación del mismo.

De todos modos, aún hoy es un patrimonio vivo y, por sus características, sometido a ciertas evoluciones, variaciones o adaptaciones inevitables a los tiempos actuales (sirva como ejemplo el uso actual de velamen sintético frente al lienzo de décadas anteriores o el aumento de la superficie vélica experimentado para mejorar su rendimiento en la disputa de regatas). En este sentido, juega un papel fundamental la comunidad portadora, que lo ha mantenido vivo protegiéndolo a través de diferentes mecanismos especialmente reflejados en las agrupaciones y asociaciones locales, que promueven su conservación y protección mediante el fomento de la práctica de la navegación a vela latina. La evolución del uso del bote de vela latina hacia el uso deportivo y recreativo, su adaptación a los modos de vida actual y a los públicos diversos que la demandan, ofrece posibilidades de preservación de este tipo de bote y la cultura inmaterial en torno al mismo.

6. Conclusiones

El interés en declarar los oficios y saberes relacionados con el bote de vela latina y la práctica de su navegación en la ría del Eo como Bien de Interés Cultural Inmaterial radica en su tradición histórica y pervivencia hasta nuestros días gracias a la implicación de la comunidad local.

De todos los botes con popa en espejo usados históricamente en el Cantábrico desde el siglo XVIII, tan solo el de la ría del Eo sigue hoy construyéndose con las mismas técnicas protoindustriales, gracias a los esfuerzos de la comunidad portadora por mantenerlo. El bote, prácticamente el mismo que se usaba antiguamente para trasladarse entre orillas de la ancha ría y que fue indispensable para la pesca, es hoy un símbolo de la ría. Además, su uso ocupa un lugar por derecho propio en la imaginería identitaria de Castropol, circulando entorno de la misma una serie de elementos materiales e inmateriales constitutivos de la cultura tradicional asturiana y de su patrimonio etnográfico que merecen ser protegidos para así garantizar su legado a las generaciones futuras.

7. Referencias bibliográficas básicas

ALONSO ROMERO, F. (1976): *Relaciones atlánticas prehistóricas entre Galicia y las Islas Británicas, y medios de navegación*. Castrelos.

ARIAS, P. G. (1957): *La Estrella del Eo*. Ed. Rumbos. Madrid.

DÍAZ-CANEL MONTEAVARO, R. (2014): *El bote de vela de la Ría del Eo*.

FERNÁNDEZ VIOR, J. A. (1997): *Notas Etnolingüísticas del Conceyo Da Veiga*. Ed. Xeira.

GARCÍA LADO, M. A. (2004): *Retazos de la artesanía popular asturiana*. Soínua.

GARCÍA LÓPEZ, J. R. (2010): *Historia de la Marina Mercante asturiana I: Apogeo y ocaso de la vela (1840-1880)*. Museo Marítimo de Asturias.

GARCÍA LÓPEZ, J. R. (2007): *La marina mercante asturiana, 1849-1900*. TST, 13 (2007), pp. 147-173.

IGLESIAS BANIOLA, S. (2011): *La Carpintería de Ribera en el Occidente de Asturias: Una aproximación desde los botes de vela latina*. Ponencia Auditorio As Quintas, La Caridad.

MADOZ, P. (1985, Reed.): *Diccionario Geográfico, Histórico y Estadístico de Asturias*. Ámbito Ediciones. Valladolid.

OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS, J., y SUÁREZ CANO, P. (1): «Pequeños», familiares y competitivos: astilleros y construcción naval en Asturias (c. 1750-2015). *Investigaciones de Historia Económica*, 14(1), 1-10. <https://doi.org/10.1016/j.ihe.2016.07.017>

PÉREZ DE CASTRO, R. (1998): *Castropol, Asturias a Través de sus Concejos*. Editorial Prensa Asturiana, SA. Oviedo.

SANJURJO FERNÁNDEZ, C. (1996): *Entre Fonteo y el Mar. Apuntes sobre el Río Eo*. Consejería de Cultura del Principado de Asturias.

SECA, A. (1957): *Hacia la Ría del Eo. Ensayos Breves de Amor y Más Cosas*. Navia. Astilleros Pacho: <https://astillerospacho.com/>.