

LOS ASTILLEROS DE LA MAR DEL EBRO SANT CARLES DE LA RAPITA

Texto: LUIS MILLAN

Fotografía: PACO CABANES

Hace un tiempo un grupo de invidentes japoneses visitó Sant Carles de la Ràpita coincidiendo con la botadura de un barco de pesca. Como unos sesenta hombres, todos voluntarios, familiares o amigos del armador del barco, estaban concentrados frente al astillero, que presentaba las puertas abiertas de par en par y asomaba la proa de un barco preparado para ser lanzado al agua.

El murmullo de los allí reunidos crecía y un guía explicaba al grupo de japoneses lo que iba sucediendo.

El barco estaba apuntalado a babor y estribor de forma que no afectasen a su estabilidad posibles vaivenes de los tirones con unas fuertes estachas.

Y cuando todo estuvo a punto, el hombre se colocaron en fila, cogidos a la estacha, comenzaron a tirar y el ritmo de la saloma, acompasado, iba marcando los momentos de los esfuerzos. El salomador observaba el compás de los avances del barco, que se movía lentamente, para cubrir el trayecto entre el astillero y la mar. De tanto en tanto se descansaba. Hubo un momento, ya cerca del agua y en la pendiente que llevaba a ella, en que pareció que, pese a los esfuerzos, el barco no se movía.

— *Mal rebente qui no la faci* (mal reviente el que no haga fuerza) —dijo el salomador.

Los *corrns* (los rodillos) con gran cantidad de sebo, quedaban por la popa y eran puestos rápidamente delante de la quilla, a proa, para seguir el camino.

— *Ara, ara!* (¡ahora, ahora!) —el barco llegó a la mar y muchos de los hombres quedaron con agua a la cintura.

Desde la otra parte del muelle se tiró con fuerza de las estachas. El barco, ya flotando, se deslizó por la dársena y fue amarrado.

Toda la operación se había realizado con el esfuerzo humano y nadie cobraba nada. Comenzaba ahora la

tarea de montar el motor, los tanques, los aparatos del puente, etc., tarea que para el armador y patrón se hacía larguísima.

El grupo de visitantes celebraron la botadura que muchos grabaron en su casette.

Era una más de las que se venían sucediendo desde largas décadas, cuando los *mestres d'aixa* (maestros carpinteros de ribera) y *calafats* (calafates) se establecieron en Sant Carles de la Ràpita procedentes de Tortosa al iniciarse allí la decadencia del negocio marítimo.

Hoy la fuerza de los hombres ha sido sustituida en su mayor parte por potentes tractores. Por lo demás, todo sigue métodos semejantes: barcos de madera, trabajo de artesanía pero con utillaje moderno, comenzando por seleccionar la madera para la quilla, roda, codaste, cuaderñas, forro, etc. Antes con plantillas y ahora a la vista del proyecto del ingeniero naval.

El largo aprendizaje de esta artesanía se ha venido transmitiendo desde la época gremial y se ha perpetuado por familias.

LOS ASTILLEROS DE TORTOSA

En una de las piedras de la Catedral de Tortosa, procedente de unas atarazanas árabes, que fue colocada mostrando una inscripción, se lee:

«En nombre de dios clemente y misericordioso, que nos mandó edificar esta casa para los artifices de las naves. Abdalá Abderrahman, príncipe de los fieles, que dios le favorezca; y fue acabada la obra por la diligencia de su alcaide y siervo Abderrahman, hijo de Muhammad, con ayuda de dios y su auxilio en el año 333; y lo escribió Abdalá ben Colaib.»

Esta inscripción da idea de la antigüedad de las atarazanas de Tortosa. El valle del Ebro, frontera superior en esta zona de Al Andalus, tenía en

esta ciudad un lugar estratégico que dominaba la red fluvial y podía proteger de las frecuentes incursiones, tanto por tierra como por mar.

Las embarcaciones allí construidas serían de poco calado, que pudieran abordar en la playa con facilidad y remontar los ríos, como galeas, jabeques, falúas, místicos, etc.

Después de la reconquista las atarazanas se ubicaron en diferentes lugares siendo el último en la margen derecha del río, frente a la ciudad (la Casota, en el barrio de Ferrerías). Fueron importantes hasta finales del siglo XIX. Se abastecieron principalmente de pinos de los cercanos puertos de Beceite, o de Tortosa, «de excelente calidad como no los hay en parte alguna tanto por su longitud como por el grueso y hermosura de su beta...».

Los maestros carpinteros de ribera, junto con los sogueros, veleros, fundidores de áncoras y cadenas, fabricantes de alquitranes y resinas, escultores de mascarones de proa, etcétera, constituyeron el complejo entramado de oficios relacionados con la construcción naval a orillas del Ebro.

El tipo de barcos siempre estuvo condicionado por el calado del río y el paso de la barra en las golas. Fue-

ron barcos mediterráneos que navegaron habitualmente hasta las costas del sur de Francia, norte de África, Italia y las islas próximas, con unos fletes establecidos por la «Sociedad de matriculados de Tortosa» para mercancías como aceite, algarrobas, tierra refractaria, barrilla y sosa, corteza de pino, harina y arroz, enea y sarga, maderas de Aragón y Cataluña, trigo, regaliz, almendras, ladrillos, etc.

Los gremios de Tortosa relacionados con la mar fueron el de «San Pedro» de los pescadores, «San Telmo» de los mareantes y el de «Santo Cristo del Temple» de carpinteros de ribera. El único que subsiste es el de «San Pedro», convertido hoy en «Cofradía de Pescadores», cuyo ámbito comprende la pesca en las albuferas del Delta «Encañizada», «Tancada», «Goleta» y «Canal Vell».

En el «Llibre de les Costums» o «Código de Tortosa» encontramos la regulación de las relaciones entre armadores y constructores de barcos; entre armadores, capitanes, marineros, mercaderes y viajeros; casos de averías, etc., recogidos también en el «Llibre del Consolat de Mar» (Libro de Consulado de Mar).

LAS LOCALIDADES DE LA COSTA

A partir de Vinaròs y hasta aproximadamente Cambrils y Tarragona no había núcleos importantes de población en estas costas a principios del siglo XVIII. Los peligros de la piratería eran temidos. Fue alrededor de las torres vigía y de defensa del litoral, que crecieron las localidades de las Casas de Alcanar (torre de San Felipe o San Pedro), San Carles de la Ràpita (torre de la Ràpita y Canal Marítimo construido con motivo del libre comercio de los Alfaques con América), Ametlla de Mar (torre de la Ametlla).

A estos nuevos centros de población afluyeron pescadores y maestros carpinteros de ribera de Tortosa que continuaron allí su profesión. Los que permanecieron en Tortosa quedaron a extinguir.

A este respecto es elocuente un documento hallado recientemente sobre nombramiento y dimisión de práctico del puerto de Tortosa. Por el Departamento Marítimo de Cartagena fue nombrado don Antonio Piñana Homedes práctico de número del puerto de Tortosa con residencia en las Golas del Ebro, con fecha 10 de noviembre de 1897. El señor Piñana, al cabo de un año (31 de diciembre de 1898) remitió instancia al Capitán



La roda y la quilla, futuro y alma del barco. (Foto: Paco Cabanes.)



Ensamblaje de las cuadernas. Dan forma al barco.
(Foto: Paco Cabanes.)

General del Departamento y le expone que «no pudiendo continuar por más tiempo desempeñando el cargo de práctico de la barra de este río por haberse terminado casi por completo la poca navegación de los cinco o seis buques de cabotaje que en años anteriores existían y por tanto obligado a proporcionarse su subsistencia en otras faenas», solicita se le acepte la dimisión del cargo de práctico para no cargar con responsabilidades y tener libertad para trabajar en otras tareas.

Es como el punto final a siglos de navegación y comercio marítimo de Tortosa.

LOS ASTILLEROS DE SANT CARLES DE LA RÀPITA

Desde antiguo los astilleros de Sant Carles de la Ràpita han gozado de fama. Son muchas las embarcaciones de pesca de las regiones de Tramontana y Levante que fueron construidas aquí. En el libro «La Pesca a Catalunya» (E. Roig, 1927) se lee: «Los astilleros de la Ràpita producen embarcaciones de porte valenciano, principalmente quilladas. Tienen las rodas de proa y popa verticales y formando ángulo recto con la quilla, la cual es muy exagerada, como en las embarcaciones deportivas...; el casco presenta un corte muy fino y eso las hace corredoras cuando navegan en buenas condiciones».

El trabajo de los maestros carpinteros de ribera, de los calafates, es delicado, paciente, resultado de un

largo proceso de aprendizaje. Es un verdadero trabajo de artesanía, un arte.

En Sant Carles de la Ràpita, desde varias generaciones, las técnicas y experiencias han pasado de padres a hijos, de maestros a oficiales y aprendices. Los visitantes no suelen omitir una ojeada por la zona de los astilleros, en espacio ajardinado frente a la mar. Se trabaja al aire libre. En un corto trayecto son cuatro los talleres que trabajan, tres dedicados a barcos de pesca y otro a barcos deportivos. Más apartados, otros dos talleres construyen también barcos de pesca, uno de ellos con materiales sintéticos.

Los operarios, sobre los andamios, van construyendo el barco en un proceso que dura meses. Allí se pone la quilla, se van montando la roda y el codaste, cuadernas, encintar, tapar la cubierta, forro exterior, calafatear, bancadas para el motor, alojamiento de la tripulación, puente... Después la botadura, de la que hemos hablado, a fuerza humana, con la colaboración de hasta unos ochenta hombres, años ha, y unos veinticinco-treinta con ayuda de los tractores.

Antes de la motorización se construyeron parejas de unas cuarenta toneladas de registro bruto y veleros para el cabotaje de dos y tres palos y hasta ciento cincuenta toneladas. Acabado el cabotaje con los motoveleros, se construyen embarcaciones de pesca de hasta ciento cincuenta toneladas de registro.

Los materiales, los tradicionales de madera de encina, roble, olivo para

las quillas y rodas; pino para el forro, baos y cubiertas. Los palos, eran de pino, hoy metálicos. Uno de los talleres, como hemos dicho, construye con materiales nuevos.

Los primeros carpinteros de ribera de los que se tiene noticia fueron los de la familia Carcellé. El primero de ellos, Pedro-Vicente Carcellé Pagés, nacido en Tortosa en 1816 se trasladada a Sant Carles de la Ràpita (la ciudad había sido fundada en 1780) y aquí instala sus talleres y con los suyos, carpinteros, calafates, herreros de mar, continúa una dinastía que aún sigue hoy.

Con los Carcellé trabajaron en el tiempo otros operarios, que luego montaron taller propio y también siguen los descendientes.

Se recuerda que en los primeros años en los astilleros trabajaban muchos operarios procedentes de Tortosa, a donde regresaban los días festivos después de una semana de trabajo en la Ràpita. Con el tiempo muchos se domiciliaron aquí.

EL «BAUTIZO» DE LOS BARCOS DE PESCA

Terminado el barco, pintado y acicalado con todo esmero, queda la fiesta del «bautizo». Es un día esperado por la familia, por los amigos, por los que van a embarcar.

En lo alto del palo, con la bandera, un vistoso ramo de flores. En el puente, la imagen de la Virgen del Carmen.

«Sobre cubierta un sacerdote mu-sita unas oraciones, asperge desde

proa a popa, a babor y estribor. Allí detrás, sobre popa, junta al timón, unos hombres de azul negro, curtidos por el sol y la sal, los lobos de mar, nuestros marineros. Aquí, apoyados en la orla, mujeres, niños, invitados. Allá en el puente, en la serviola, unos ojos que miran más allá. Allá donde empiezan las olas. Allá donde la mar, la tierra, el mundo, forman su amura. Ojos fuertes que no hieren ni el sol ni el viento. Es el patrón. Mira y fuerte. Intenta rasgar el mañana de su barca...» («Barca nueva». Mn. J. M. Tomás).

Terminadas las oraciones, acabada la ceremonia de la bendición, es puesto en marcha el motor y el barco da un amplio recorrido por la bahía de los Alfaques.

Patrón y marineros, maestro carpintero y montador del motor, están atentos a cualquier detalle, cualquier ruido. Hablan con los de cubierta pero su atención sigue el ritmo del motor, de la maniobra, de la navegación...

De regreso, otra vez amarrados al muelle, aparecen bandejas de pasteles, botellas de vino generoso y cava. Todos lo celebran y auguran buena pesca.

HOMENAJE A LOS MAESTROS CARPINTEROS DE RIBERA

Pocos años ha, en 1988, la Asociación de Amigos del Ebro, de Tortosa, rindió homenaje a dos de los últimos carpinteros de ribera del Bajo Ebro, Isaías Vilás Panisello (Tortosa, Baix Ebre) y Manuel Borrell Pedrola (Mi-



Las cuadernas son como las costillas de un cetáceo.
(Foto: Paco Cabanes.)

naret, Ribera d'Ebre) y a otros de los astilleros de la costa, Alberto Carceller Arasa (St. Carles de la Ràpita, el Montsià).

Los dos primeros dedicaron su vida a la construcción y reparación de *llaüts* (laúdes) utilizados en el transporte por el río, entre la mar y Tortosa y hasta Zaragoza y más arriba aún. Con la desaparición del transporte cesó también toda actividad relacionada con estas embarcaciones. Los *llaüts* acabaron tumbados en cualquier orilla, desaparecieron las almadías que desde lejanos puntos del Pirineo hacían llegar los troncos hasta Tortosa, y aún hasta Barcelona, y el Ebro quedó huérfano de las voces de los marineros que navegaban a la sirga.

Los de la costa siguen en activo, si bien desde hace unos años se ven cascos de hierro para la pesca en embarcaciones de cierto tonelaje.

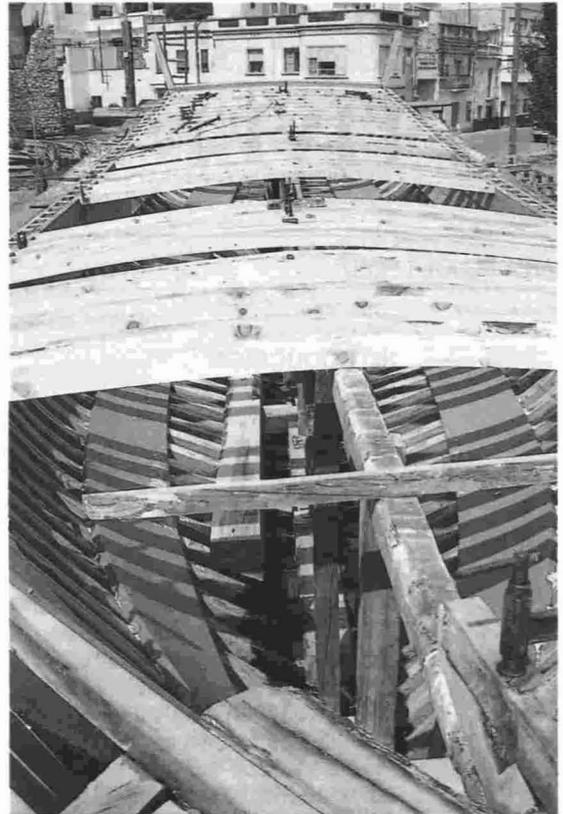
FINAL DE LOS BARCOS

En el mejor de los casos después de largos años por la mar, en la pesca o en el transporte, y nos referimos sólo a los construidos en nuestras costas, causan baja por desguace y sus quillas y sus rodas sobresalen con las de otros muchos en un remanso de agua, en un cementario de barcos.

En otros casos la violencia de un temporal, de un incendio, un acto de guerra, etc., acaban con el barco en el fondo. De los de esta matrícula, un tornado hundió en aguas de Nigeria el pesquero «Teresa Ros»; un temporal hundió en aguas de Casablanca el velero «Ramona y García» y otro velero, el «Cinta», fue hundido por una bomba de aviación en el puerto de Barcelona; un incendio mientras pescaba acabó con el «Hermanos Elorz» que entró a puerto envuelto en llamas, etc.

Estas mismas costas, las costas del Delta del Ebro, han resultado una trampa para muchos barcos en tiempo de paz y lo fueron para barcos de gran porte en tiempos de guerra con los submarinos.

Está en el recuerdo de las gentes de mar de este litoral el final del mayor velero construido en el Mediterráneo: el «Virgen de los Milagros», apodado «Damianín». Fue construido en Vinaròs, cuatro palos, mil doscientas toneladas de registro. En su primer viaje un furioso temporal le sorprendió en el temido Golfo de San Jorge. Entró en los Alfaques. Otro vendaval lo arrastró a los arenales. Ya no salió. Su quilla sigue siendo vivero de peces.



Los *baos* sostendrán la cubierta. (Foto: Paco Cabanes.)

Y entre los muchos que visitaban el puerto de Sant Carles de la Ràpita citaremos el «Adela Villanueva», hundido en los arenales del Delta en el último viaje que lo mandaba su patrón y armador, y el «Sant Petra», cuya tripulación fue salvada por marineros rapitenses cuando el buque se estaba hundiendo. Ambos a causa de un temporal. Los dos con tripulación de Torreveija.

Pacífico fue el final de otros dos barcos muy conocidos en este puerto: el «Cala Mondragó» y el «Hernán Cortés», a los que, al parecer, en Mallorca e Ibiza, respectivamente, se pensaba convertirlos en restaurantes. Del primero TV nos dio imágenes de su hundimiento con su fuerte cargamento de piedra. Había sido un elegante motovelero. El «Hernán Cortés», muy marinero, tenía en su haber el paso por el Estrecho de Magallanes y estancias en los puertos de Chile y Perú. En cierta ocasión, en aguas de Sant Carles de la Ràpita, una racha de viento casi lo tumbó. Por si solo se adrizó. Los marineros, que ya se habían tirado al agua, no creían lo que veían. A sus ciento veinticinco años fue hundido, lentamente, cerca del puerto de San Antonio. Cada barco es una historia. A veces sobrecogedora. Pero esto ya es otro tema.