

En Aguilas quedan los dos últimos

Astilleros artesanales:

condenados a morir

ANTONIO ARCO

Los astilleros artesanales, donde los carpinteros de ribera construían barcos pesqueros con las mismas técnicas usadas hace milenios por los fenicios, han ido desapareciendo en los últimos años, presa de la ruina que suponía mantener un negocio cada vez menos rentable. En Aguilas existe uno de estos últimos talleres junto al mar, donde maestros calafates —expertos en la técnica de transformar la madera de iroco en instrumentos básicos para realizar uno de los oficios más viejos del mundo—, se esfuerzan por sobrevivir. Sus propietarios, José Ruiz y sus dos hijos, se lamentan de que «a pesar de trabajar de sol a sol, este negocio ya no da para vivir».

José Ruiz Zamora, a sus sesenta y seis años, continúa yendo cada vez que sus fuerzas se lo permiten al astillero de su propiedad, donde se ha pasado los últimos años construyendo «esos maravillosos cacharros que son los barcos». Enfermo de la espina dorsal, «de tanto trabajar», y con el esófago «trastornado», afirma tener «todavía reñones para echarles una mano a mis hijos siempre que puedo».

Su primer oficio, el de panadero, tuvo que dejarlo cuando llegó la guerra y vendiendo pan no se ganaba «ni para comer». Como desde pequeño siempre tuvo «inclinación por la madera», se convirtió en aprendiz del «maestro Joaquín, el mejor constructor de las provincias de Murcia y Alicante», y con él se pasó cinco años aprendiendo los secretos que debe saber un buen carpintero de ribera. Cuando los propios pescadores le pidieron que «me pusiera a trabajar por mi cuenta», se instaló en la Calle del Aire y allí comenzó a fabricar barcos de hasta ocho metros de eslora. Llegado el momento de ir a examinarse a Cartagena para obtener el título de constructor, «el coronel Manuel García no quería dejarme que volviera a Aguilas y me pidió que me quedase en el Arsenal de maestro calafate».

Cuando en el año 1970 se decidieron a urbanizar la playa donde construía sus barcos, trasladó su varadero a la Bahía del Hornillo y allí prosiguió, «incansable», perfeccionándose en un oficio «difícil que muy pocos entienden».

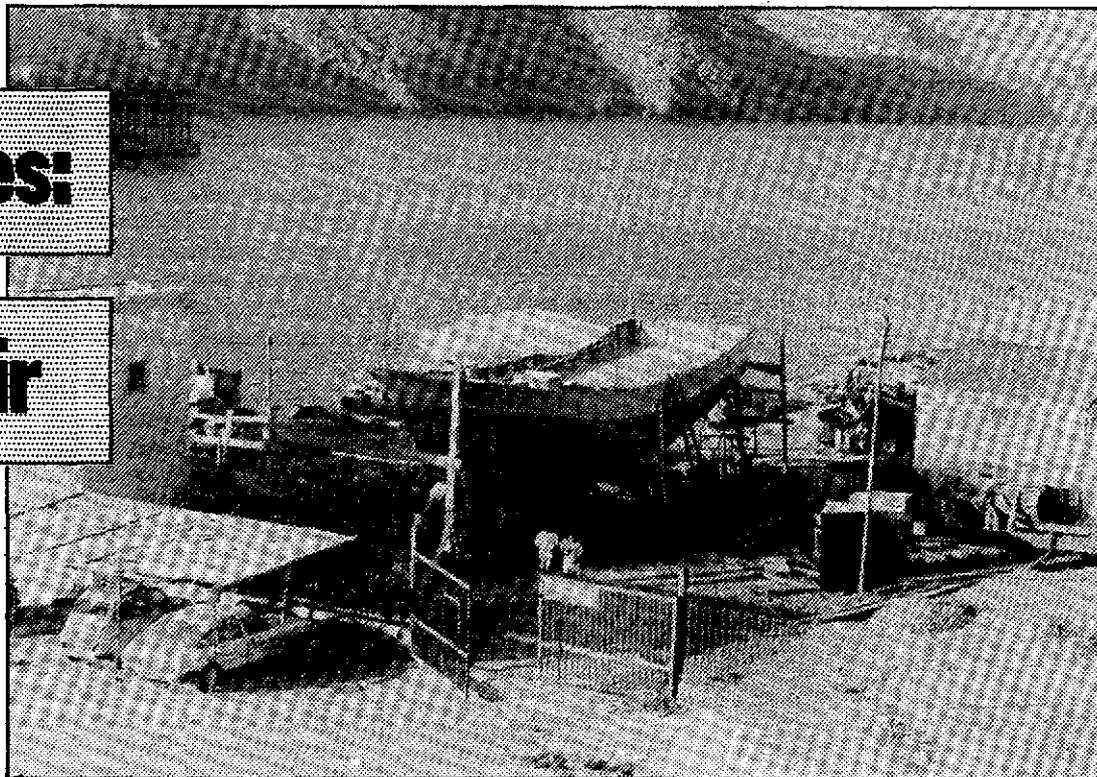
«Ya apenas se construyen barcos»

José, que llevó construidos más de sesenta barcos pesqueros —la mayor parte entre las 35 y las 50 toneladas de desplazamiento y alrededor de los 20 metros de eslora—, recuerda satisfecho que una vez fabricó uno de «hasta 100 toneladas de desplazamiento y 29 me-

tros de eslora, que me dejó medio muerto».

Desde hace unos años, continúan con el negocio sus dos hijos, José Ramón y Antonio, a los que ayudan un cuñado y tres obreros. Aunque al principio José pensaba que los dos hermanos «no sabrían trabajar como Dios manda», hace tiempo que descubrió que «le han echado la pata al maestro en sabiduría». Un día estuvo a punto de pegarle una paliza a José Ramón, porque se le ocurrió decir que un barco que él había trazado con la ayuda de otro maestro iba a salir un churro, y cuando procedieron a encintarlo se dieron cuenta de que la profecía era cierta: «Efectivamente, salió un churro y tuvimos que desmontarlo y trazarlo de nuevo».

Actualmente, a pesar de tabajar «de sol a sol», los carpinte-



La construcción de barcos artesanos pesqueros, en vías de extinción.

TITO BERNAL

José Ruiz, maestro calafate: «Este negocio apenas da ya para vivir»

Cada vez se construyen menos barcos

Los astilleros han ido desapareciendo, huyendo de la ruina

ros de ribera pierden dinero «porque apenas se encargan barcos». Entre los factores que influyen en ello, figura el alto costo de los materiales utilizados. La madera de iroco, empleada en la quilla, la cubierta y el tabazón del barco, hay que importarla de África al precio de ochenta mil pesetas el metro cúbico. La de roble, utilizada en

las cuadernas o costillas, «también se ha subido a la parra». La situación está difícil, los astilleros artesanos han sido desapareciendo, «en la región sólo quedamos los dos de Aguilas», haciéndose necesario para ganar dos pesetas, según José Ramón, «trabajar como negro».

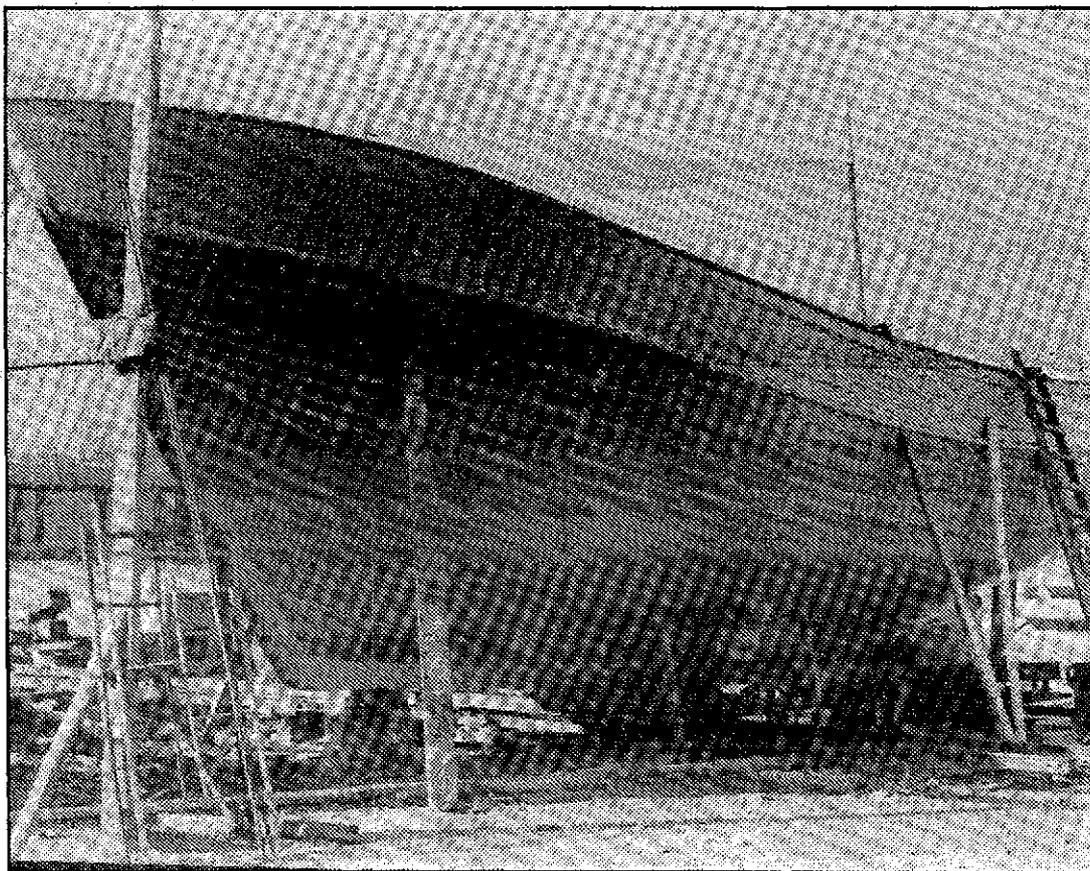
Ahora corren otros tiempos:

José se enfada recordando que «con Franco los papeles para legalizar un barco estaban en un mes y ahora tardan casi un año en mandarlos de Madrid». Los pescadores no se deciden así como así a encargar nuevos instrumentos de trabajo, ya que si quieren hacerse con un barco «tienen previamente que comprar otro para desguace, al precio de hasta 300.000 pesetas la tonelada. Casi les cuesta más caro desguazar un viejo que comprar el nuevo». Por si faltara algo, «ahora se está empezando a construirlos de poliéster, aunque no se sabe el resultado que darán», dice José Ramón.

El otro día, Ruiz Zamora —a quien no le gusta pintar los barcos ni salir con ellos al mar—, se emocionó cuando botaron el último construido en su astillero. Diez meses han tardado en trazarlo y encintarlo y unos pocos minutos en comerse la parrillada con que festejaron, junto a familiares y amigos, el nuevo parto.

«Todos los barcos son distintos —afirma José—, no hay maestro calafate que con una misma plantilla consiga dos iguales. Al construirlos se improvisa continuamente, conforme se van haciendo van saliendo». Orgulloso de lo «estético que me quedó el barco que le hice hace dos años a Andrés Rabal, familia de Paco», asegura que jamás se le ha hundido ninguno, «eso me dolería mucho». Su hijo José Ramón, que ya está terminando otro encargo que le hicieron desde Santa Pola, «después veremos a ver que nos caen», se lamenta de que con su oficio se coma y punto. «Y eso —matiza su padre—, cuando los pescadores te pagan, que lo hacen cuando pueden los hombres».

En la puerta del astillero hay un pequeño bote, una modesta pieza de arte, que José ha estado haciendo, desde hace ocho meses, a ratos, «poniendo un día un palo, a la semana siguiente otro, y así».



Un negocio poco rentable.

TITO BERNAL