

CARPINTEROS DE RIBERA

Tomás Alfaro Suárez

La carpintería de ribera fue la mayor actividad en Coria del Río a lo largo del siglo XX y anteriores, según consta en distintos legajos municipales como veremos a continuación.



Carpintería de "Hachilla",
ensamblando las cuadernas.

Lo que debió ser a lo largo de las épocas anteriores: prehistoria, fenicios y tartesos, romanos, árabes, edad media y las distintas edades modernas, lo dejamos al pensamiento del lector. Dedicaremos unas líneas al gran desarrollo de la construcción y caraneo de naves (arreglos), tras el descubrimiento de América en el curso bajo del río Guadalquivir.



Imagen del puerto de Coria en los años 40. Gran cantidad de botes y barcas.

En Coria siempre hubo vida junto al río: pesca, salazones, diversión, transportes, construcción de barcos y botes; múltiples actividades.

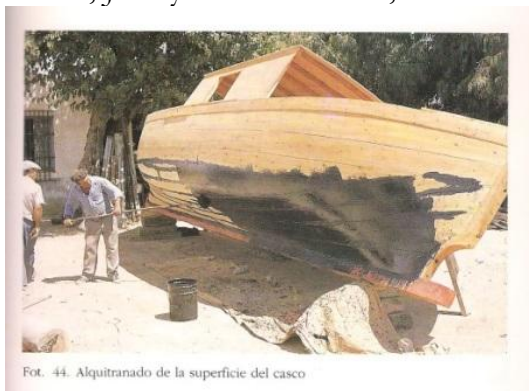
En el estudio del profesor Nieto Cortés sobre el Catastro de Ensenada en Coria del Río podemos comprobar datos de la incidencia de la carpintería de ribera en nuestro pueblo: dicen los legajos de 1733 que había 74 maestros carpinteros de ribera, 13 calafates, 19 obreros de carpintería de ribera y 22 propietarios de barcas; resultando, en comparación, también que había 1 panadero, 2 albañiles, 8 zapateros...

En 1751 los números son estos: 65 carpinteros, 13 calafates, 27 obreros, 69 marineros. Hay inscrito en el censo local del año 1843, 11 patrones de barcos y 121 marineros. Como se puede ver la sinergia del río y la vida de los corianos fue y es muy grande.

Hoy día la incidencia en el municipio es prácticamente nula, solo el pequeño reducto de la carpintería de “Hachilla”, detrás del colegio de la Alianza, donde siempre estuvo, se mantiene con la actividad de ocio que lleva a cabo José Antonio “Hachilla”. La aparición de otros materiales, como el aluminio y el poliéster, dejaron vacías las carpinterías corianas. También influyó la desecación de gran parte de la Marisma, el pescado dejó de tener sitios de puestas, comida y escondites, y su disminución alejó a los pescadores del río, en busca de otros trabajos alternativos. Hay especies extinguidas, como el esturión, de gran riqueza en las orillas de Coria. Con la desaparición de esa especie dejó de existir el caviar coriano de gran prestigio a nivel internacional.

A lo largo del siglo XX han habido muchos talleres en la margen derecha del Guadalquivir dedicadas a la construcción y reparación de barcos y botes, destacando las carpinterías de Baldomero Palma y la de “Hachilla” aunque hubo otras como la de “Barquito”, el “Pelón”, José y Ricardo Palma,...

Había, hay, un vocabulario típico en la ribera del río, en ese argot se oyen voces tan peculiares como: calafatear, estopa, brea, alquitranado, estribor, popa, escantillón, cuaderna, formón, gubia, babor, botadura, taramete, escofina, baos, arrufo, carenar, berbiquí, azuelas, plomada, codaste, roda, hacha, serrucho, quilla, albitana, proa, amolar, cepillo, durmiente, fásquiado, talicones, garlopa, lima,...



Calafatear.- Cerrar las juntas de las maderas de los barcos con estopa y brea para que no entre el agua.

Carenar.- Reparar el casco de una embarcación. Limpieza y arreglo de desperfectos, sobre todo de las partes en contacto con el agua.

Quilla.- Pieza alargada de madera que va de proa a popa por la parte inferior de la nave, en ella se asientan las cuadernas.

En 1992 con motivo de la expo del 92 la Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía editó un libro de Esther Fernández de Paz, que trata de hacer un estudio en la construcción de barcos en las últimas décadas del siglo pasado. Cualquier persona que quiera profundizar sobre este asunto le sería muy recomendable su lectura.

Materiales

Hasta mediados del siglo XIX, el único material empleado en la construcción de barcos era la madera: haya, fresno, pino, olivo, acebuche, naranjo, etc. Luego hay una época de convivencia con otros materiales como el hierro, el



bote coriano de madera.

También se han utilizado maderas de olivo, de acebuche y otros tipos de árboles.

Otros materiales utilizados y esenciales para la resistencia de la madera en el agua son: el alquitrán, la brea, la estopa; es lo que se llama calafatear y que representaba un trabajo muy específico en la carpintería de ribera. Mención aparte merece el carenado de las embarcaciones que cada cierto tiempo hay que realizar a la nave y que consiste en limpieza y reposición de algunos elementos de la estructura principal sobre todo en la parte sumergida. Una parte importante del trabajo de nuestras carpinterías consistían en labores de carenado, no sólo en Coria, en los talleres río abajo, como Borrego, también se hacía esta actividad



Carpintería del "Pelón"(años 30)

En nuestro pueblo ha habido multitud de carpinterías para construir y reparar barcos, pero la de más incidencia en el último siglo son la de Baldomero y "Hachilla", unidos muchas veces y cada uno por su cuenta, en otros períodos.

Baldomero Palma

Antonio Palma Alfaro, el hombre Aro, es hijo de Baldomero Palma. Nos cuenta su niñez en la orilla del río, recuerda a los ocho o nueve trabajadores de los astilleros que trabajaban para Obras del Puerto serrando las estacas que aguantaban el derrumbe de ambas orillas, sobre todo la derecha. En Coria se utiliza una expresión “más agarrao que las estacas del muelle”.



De izq. a dcha: Parra, guarda jurado del río, Antonio Palma, José de la Serafina, Baldomero hijo, Cuti, "Dandy", Carmen Alfaro, esposa de Baldomero. Se ve la carreta de los "Pelmazos".

Baldomero Palma con su hijo Antonio y su nieta Carmen

“Nosotros nos dedicábamos a los barcos cuando había encargo, cuando esa faena escaseaba hacíamos puertas y todo tipo de muebles. Yo era el aprendiz de la carpintería, mi padre y mi hermano eran los maestros. Había otros carpinteros: el tío Marconi, José y Ricardo Palma León. Tuvimos una sociedad con los Hachillas, hicimos varios trabajos en conjunto; como “El Coriano” barco de 12 metros de eslora. Nosotros carenábamos (arreglar la parte hundida del barco), todos los barcos de Trebujena y Lebrija y los de los pueblos del norte de Sevilla a parte de los muchos que había en Coria”.

Antonio sigue haciendo, entretenido, algunas cosas de carpintería pero al final termina contándonos, con agrado, sus aventuras y desventuras como Hombre Aro. Afición que heredó de su tío y mentor, que fue el primero en ir a Madrid montado en su aro. Hazaña que él repetiría años más tarde, con grandes anécdotas contadas y por contar: “Mi amigo José Gómez Franco, “Farina” en el camino de vuelta, nos recogía con su camión y nos acercaba a los pueblos donde teníamos “actuaciones”. Era divertido y agradable pero duro, duro, esos caminos de la Mancha son interminables”.

Fernando y José A. “Hachilla”

Antonio Asián “Hachilla” con sus hijos Fernando y José Antonio han hecho historia en la caseta-carpintería junto al Guadalquivir. Fernando Hachilla, gran rociero, es historia viva de Coria, siempre pegado al río, siempre junto a la madera, *“También hice otros muebles con la madera, había que comer, y uno era artesano, por encima del agua y las barcas, y mis puertas eran de primerísima calidad”.*

Nos cuenta Fernando las maderas que utilizaban su padre y él en las distintas

barcas y botes que hacían: Nos señala el pino, pino de Flandes, olivo, acebuche, morera, acacia... También eucalipto rojo con gran aguante en el agua, no así el blanco que no duraba ni un año.



Foto: W. Calvo. Construcción de las casetas para montar el Betis.

“A todos los carpinteros de ribera de Coria los enseñó Joselito Palma. Otro carpintero fue el “Pelón” que trabajaba en la zona del prado de la Soledad. El barco más grande que recuerdo, hecho en Coria, es el “Coriano” de veinte o veintidós metros de eslora. Lo compraron Filomeno de Aspe y Pepe Osuna, lo cortaron y lo alargaron en la zona de Chapina en Sevilla y lo dedicaron a la

travesía del estrecho de Gibraltar a Ceuta y sobre todo a Marruecos. Cuando lo desecharon lo compró Mangola, buzo coriano, y lo dedicó como aljibe de agua al hacerle una pileta de hormigón y suministraba agua a los barcos”.

“Siempre tuve mucho trabajo, tuve hasta veinticinco empleados en mi carpintería, varios de Barbate. Los conocí en la mili y ya se quedaron por aquí, uno de ellos es el bisabuelo de la gente de los Geroma. El barco más grande que construí se llamaba María Lourdes, apodado “el Betis”, porque le pintaron el escudo de ese equipo, la caseta era blanca y el resto verde y blanco, además el patrón era mu bético”

Sigue Fernando contando anécdotas de su vida y nos recuerda el día de la botadura: *“pusimos unos rodillos y con unos cabos largos a modo de U lo íbamos arrastrando hasta el puerto una hilera de hombres por cada lado, hasta que una de las*



maromas se partió y caímos todos cual largo éramos. Ya en la orilla dos barcas tiraron del barco hasta que salió flotando en el Guadalquivir. El Betis llevó muchos ladrillos y grava a la Isla para las construcciones de los distintos poblados de la Marisma”.



Estado actual de la carpintería de la familia "Hachilla" / Antonio Asián "Hachilla"

La nostalgia y la tristeza invaden la cara de Fernando recordando esa botadura y como en el arranque del motor del barco, motor semidiesel recuerda, uno de los obreros fue arrastrado por un pezón de arranque que tenía el motor y murió.

“Tenía nuestro puerto una gran actividad, como te dije antes teníamos hasta 25 obreros en mi taller, estaba además las otras carpinterías y los obreros de Junta de obras del Puerto, los barqueros y el trasiego de labriegos de orilla a orilla. Esta zona era el centro de Coria. No sólo de Coria venían clientes a las carpinterías, desde Trebujena y Lebrija río abajo, hasta la gente de Alcalá del Río, solían comprar barcas y botes en nuestra ribera. También hicimos muchos botes para la compañía de electricidad Sevillana, estos botes lo utilizaban para las tareas en sus pantanos”.

“Hacíamos de todo, no sólo carpintería, calafateábamos, alquitranábamos, embreábamos, montábamos los motores, cortábamos la madera, de todo. El aluminio y el poliéster, junto a las muchas prohibiciones, se fueron cargando esta actividad, por prohibir hasta prohibieron sacar materiales del río. Era nuestra carpintería un sitio recreativo para la chavalería de la zona, al ser un sitio inundable la caseta se puso sobre unos pilotes para que no la cogiera las crecidas del río. Un gozo para los niños que nos arrastrábamos por debajo en nuestros juegos de escondites y piratas. La caseta la compró mi padre y Baldomero a Callejón que la utilizaba para empaquetar la paja en el otro lado del río y aquí se convirtió en el símbolo de la carpintería de ribera de nuestro pueblo”.

Sigue Fernando con sus recuerdos de niñez y juventud junto a su familia en la orilla de nuestro río y acaba con la historia de un personaje singular de esta época: Manuel Infante, entrenador, presidente, de todo, del equipo de fútbol “El Morera” que, junto al Escolar de don Hipólito, y los Panaderos, hacían unas competiciones, junto a nuestra carpintería, que fueron la antesala de la actual Champions League. Y, entre gol y gol, aún le daba tiempo a Fernando a aserrar un listón con su padre. Tiempos pasados, hoy parecen irreales. Fue Manuel, además, descubridor de grandes promesas futboleras corianas.

El hermano de Fernando, José Antonio Asián, también lleva el apodo “Hachilla” en honor de su abuelo, es el último que sigue haciendo algunas actividades relacionadas con la carpintería de Ribera. Recuerda como su hermano y Joselito Batanera hicieron el barco más grande, el Betis.

La mayor parte de su vida profesional la han dedicado a la carpintería de

decoración: muebles, puertas y otros utensilios de las casas. Recuerda, con nostalgia, una barca que hicieron para el pantano de Peñaflor, fabricaron las piezas aquí y la montaron en esa localidad durante cuatro meses.

José Antonio Hachilla, como hemos señalado, es el último carpintero de ribera en activo que queda en el río Guadalquivir: *“el apodo viene de mi abuelo que también hacía barcas y para trabajar la madera usaba un hacha, de ahí lo de Hachilla. Nos cuenta que el barco más grande que recuerdo en Coria era el Mari Lourdes, popularmente llamado Betis. Mi padre murió, joven, en 1952. Construíamos y reparábamos, y en tiempo de escasez de barcas y lanchas, hacíamos muebles”*.

“También hicimos el barco de Elías. Un barco se empieza por la quilla. Hay muchos tipos de maderas, a mí me gusta mucho la de olivo, también el acebuche, el pino o el naranjo. Tuvimos que cambiar a otro tipo de carpintería cuando las barcas no fueron rentables por su escasez. La necesidad obliga. Venían los barqueros de Trebujena y Lebrija, en Coria había una gran cantidad de carpintería a los largo del río pero las más destacadas eran las de Baldomero y la de mi padre. El poliéster y el aluminio se llevaron palante la madera, estos materiales eran mucho menos corrosivos y más duradero”.

Las barcas del Guadalquivir

José María “el Galgo”, emblema de los pescadores corianos, una vida junto al Guadalquivir, nos repasa como eran las orillas del río en su niñez. Recuerda las carpinterías de Baldomero y el Hachilla, la del Pelón y varias más.

“Mi primera barca me la hizo Baldomero, me costó unas buenas pesetas. La utilizaba para pescar camarones y albures, con la canoa pescábamos las anguilas. Guardo mal recuerdo que después de un día muy duro de pesca se me murieron 1000 kilos de anguilas por culpader cierre, sin avisar, de un festivo en la piscifactoría de Coria”.



Las barcas de los hijos de Manuel el Galgo

La piscifactoría de Coria estaba regentada por el señor Fortea que compraba las anguilas para mandarla a Valencia. Había en los años 50 muy buena pesca, muchas anguilas, a veces, hasta tenían buen precio. Luego se hizo cargo de ella Vicente Raga, que puso un encargado de difícil trato. No siempre los pescadores corianos trajeron la mejor mercancía, según nos cuenta Juan María: *“Nosotros mismo metimos la pata y por eso se vino abajo la pesca”*. El pescado había perdido los canales y comía mucho en las orillas, no siempre en las mejores condiciones. Y la piscifactoría se vino abajo y dejamos de vender a Valencia, también a Sevilla que era nuestro principal cliente. Fue el final o casi el final. A día de hoy donde se comen albures es en Coria, aunque viene buscando torteritos y albures muchos forasteros.

“Recuerdo cuando nos pillaron dos municipales robando algarrobas a mí, al Curro Gertrudis, a Felipe, también, estaban el Miguel el Tranfulla, Juan Nabo, Araujo, Herrera, teníamos trece o catorce años y más hambre que un lagarto en lo alto de una pita” Ríe su comparativa de chaveas y se va arrastrando su bastón y sus cansadas piernas

por la calle de la Vía buscando el callejón de la tienda del Niño camino de su casa en la calle el Palomar. *“Mi primera barca, era la mejor, se llamaba “Almirante Lobo” luego la llamé “San Nicolás”, era de madera de Flandes. Hachilla hacía las barcas con un hacha, de ahí su apodo. Su carpintería estaba donde mismo hoy, sobre unas estacas que nos permitía a los zagales jugar por debajo y ponernos to los días como un cochino. Los carpinteros también hacían los aros de las carretas. Uno de sus hermanos fue en ese aro hasta Madrid, gesta que luego también llevó a cabo su hijo Antonio”.*



Típica barca coriana con sus aparejos

“Otro gran divertimento de la época era resbalarse en el barro del río a marea baja, un día me hice una herida profunda en el muslo, me pusieron más de veinte puntos. Río abajo estaba la carpintería- herrería del Pelón, ellos hicieron la primera barca de hierro de Coria que utilizó muchos años para el pasaje de vehículos. Los días los pasábamos entre el barro del río, haciendo hornitos, con nuestras babuchas de goma. El barco de Navarro tenía los clavos de bronce, mi amigo Rafael se clavó uno y le salió por arriba del pie”.

La nostalgia se dibuja en su rostro apurando el templado cafelito y recordando la jugada maestra que acaba de hacer en su gran partida de dominó donde ganó a sus rivales de atardecer. Tiempos presentes junto a recuerdos húmedos de nuestro río.

Los astilleros de Coria

Estaban los astilleros de Coria en el sitio que ocupa la guardería de la Junta de Andalucía Nuestra Señora del Rocío junto a la venta del Mellizo. Las oficinas ocupaban la casa de Leal junto al colegio de la Alianza.

Siempre hubo ocho o nueve hombres trabajando para Obras del Puerto de Sevilla en los astilleros corianos. Su labor principal era el mantenimiento de las márgenes desde la esclusa a la Isla. Eran especialistas en la colocación de estacas como bien nos cuenta José González “El Niño”.



La casa de Leal y la Guardería ocupan el terreno de obras del puerto en Coria.

“Sí, yo trabajé en nuestro astillero dos años y medio, me hicieron un contrato por ser mi padre trabajador fijo de Obras del Puerto, construíamos los diques de estacas que se veían, y aún se ven, a lo largo de ambas orillas. Éramos ocho o nueve obreros y nuestra labor consistía en “fabricar” esos diques: hacíamos lo que llamamos el salchichón entrelazando ramas de eucaliptos de dos o tres metros de largo e íbamos rellenando de estaca a estaca, se entremetían unos con los otros y al final aterrábamos. Las estacas iban muchas veces en zigzag, se colocaban unas traviesas a 40 cm del suelo y otras algo más arriba. También algunas berlingas finales en las estacas delanteras para aguantar el tirón del agua, no siempre se conseguía. Pero algunas de esas estacas, sesenta años después, siguen clavadas en el río”.



“Que yo recuerde nunca se hicieron barcos en estos astilleros, formábamos una cuadrilla para el mantenimiento de las orillas desde la esclusa a los poblados de la Marisma (Alfonso, Villafranco). Los eucaliptos los cogíamos del Sotillo, todavía Costas tiene allí casi 30 has de estos árboles. También hacíamos cisco carbón para los directivos de las oficinas centrales”. Había una barca pontona “la Genil”, donde se cocinaba y dormían cuando los tajos estaban lejos de Coria. Al “Niño” se le ilumina la cara recordando aquellas vivencias casi juveniles en esas márgenes ribereñas y nos cuenta que la empresa tenía otro barco, un martinete, para clavar los eucaliptos más largos y gruesos.

Coria en los años 50. El río con una gran cantidad de estacas de protección de márgenes



Las estacas del río siguen ahí, 60 años después.

“El director de la planta de Coria era don José Martínez, el jefe era Manolo Castilla, hermano de Romualdo Castilla, y allí estábamos Joaquín el Follón, Casaito, Juan Márquez, Federico, mi padre Ignacio, que era el encargado, mi tío Juan, Estevito, que tenía una barca y se la arrendaba a Obras del Puerto, el Suave de la Puebla, Martínez, que era un gran seguidor del Coria C.F. En el sótano de la casa de Leal teníamos los materiales”.

Estos del “Niño” son los recuerdos más recientes de los Astilleros de Obras del Puerto de Coria, hay documentación municipal que podría ser objeto de otros trabajos. Hoy se combaten los márgenes del río de otras formas, con otros materiales, porque la voracidad de las aguas sigue siendo la misma, aunque los bloques de hormigón le oponen a las fuertes corrientes fluviales una resistencia casi invencible.

La relación de los trabajadores de Coria con las empresas de Astilleros de Sevilla y Obras del Puerto, Elcano, siempre fue grande y constante, hasta nuestros días.

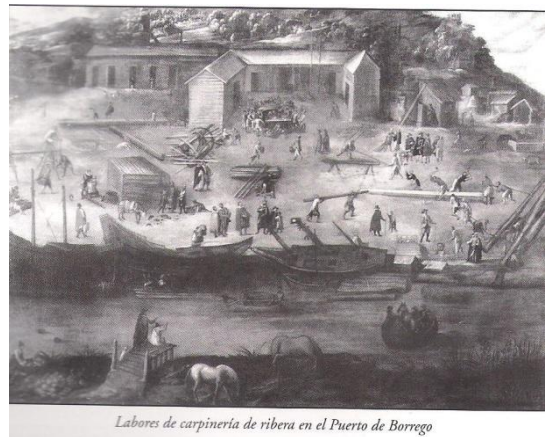
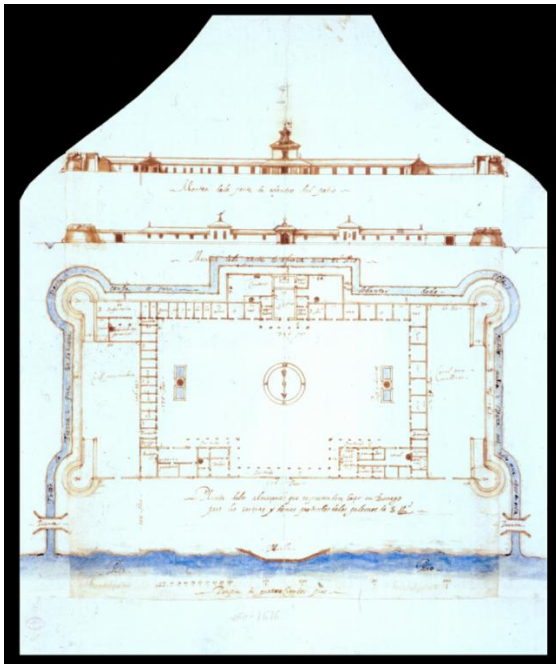
Manolo Cardo, el insigne jugador y entrenador coriano fue uno de esos trabajadores.

“Estuve 18 meses, me hicieron un contrato de carpintero, trabaja por la mañana y por las tardes entrenaba con los juveniles del Sevilla en el campo del Puerto. Buenos recuerdos me trae recordar mis años mozos. También trabajé de pescador con mi padre, tíos, primos, había que ganarse el bollo diario. Pescábamos saboga, sábalo, albures, anguila, camarones panarras, de to lo que daba el río. En Elcano hacían muchas contrata, allí trabaja José Colarte, Francisco la Rastroja. José Cardo con sus lanchas y canoas nos trasladaban a la esclusa con la madera, hierro y otros materiales”

Arsenal de Borrego

En la revista municipal Azotea nº 20, el historiador coriano Víctor Valencia Japón publica un artículo: los Chaves Galindo de Abreu entre Sevilla, Coria y Sanlúcar, donde recoge las vicisitudes de esta familia en relación con el río. La vida en los terrenos de la marisma del Guadalquivir tenía que ser muy dura, entre los tornos, los brazos, los caños, las isletas, las mareas, etc. El comercio fluvial era muy elevado y se tardaba 5 o 6 días en remontar el río, de ahí la importancia de los puertos intermedios entre Sanlúcar y Sevilla: Coria, Borrego, Venta de la Negra, de las Horcadas...

Un puerto de vital importancia en la construcción de galeones para ir y venir a América fue el de Borrego. Se conserva un plano de este cortijo en el Archivo de Indias donde se recoge “El nuevo Arsenal de Borrego”. Fueron estos puertos de construcción y caraneo de embarcaciones, a veces se refugiaban allí barcos dedicados al contrabando y la piratería. Borrego es un cortijo coriano en la orilla del Guadalquivir, antaño orillaba en uno de los ramales principales: el Brazo del Este. Hoy es propiedad de la familia Ibarra. De ahí salieron muchos de los galeones que surcaron los mares atlánticos y del Caribe en los períodos posteriores al descubrimiento de América.



Arsenal de Borrego junto al Guadalquivir. Se observa el canal interior que rodeaba toda la instalación para la botadura de los galeones y otras embarcaciones. Este plano se conserva en el Archivo de Indias en Sevilla.

La carpintería de Ribera coriana está declarada de interés etnológico. Inscrita en el catálogo general del Patrimonio Histórico Andaluz desde 2.003.

Agradecemos su colaboración a Esther Fernández por aportaciones de su libro a este trabajo, algunas fotos y conceptos, a Paco Rojas, Fernando Rodríguez, Juan Antonio Ruiz Girado, a los escritos de Víctor Valencia, al profesor Nieto, a José Infante y José Avelino por sus fotografías y a cuantas personas que de una u otra nos ayudaron a concluir este relato.