



aún siguen siendo

por miguel leal

FOTOS MARRERO

Tres embarcaciones pesqueras típicas de Cuba hemos visto en reciente viaje por la provincia villareña. Y siendo nuestra intención el que su presencia histórica, en nuestra cultura naval, no se pierda, hacemos estos apuntes que, entendemos, han de gustar a los viejos y nuevos pescadores cubanos. Las tres embarcaciones presentan una sola cosa en común: su presencia tiene sentenciada su activa vida pesquera; y el progreso, que acelera nuestra Revolución, les señala el museo como destino común y lugar de descanso final. Pero... Los tres tipos son de origen villareño: uno es el vivero de Caibarién; el otro es la chalana o "chalán" de Tunas de Zaza; el tercero casi no necesita presentación: es la popular lancha cienfueguera.

el vivero de caibarién

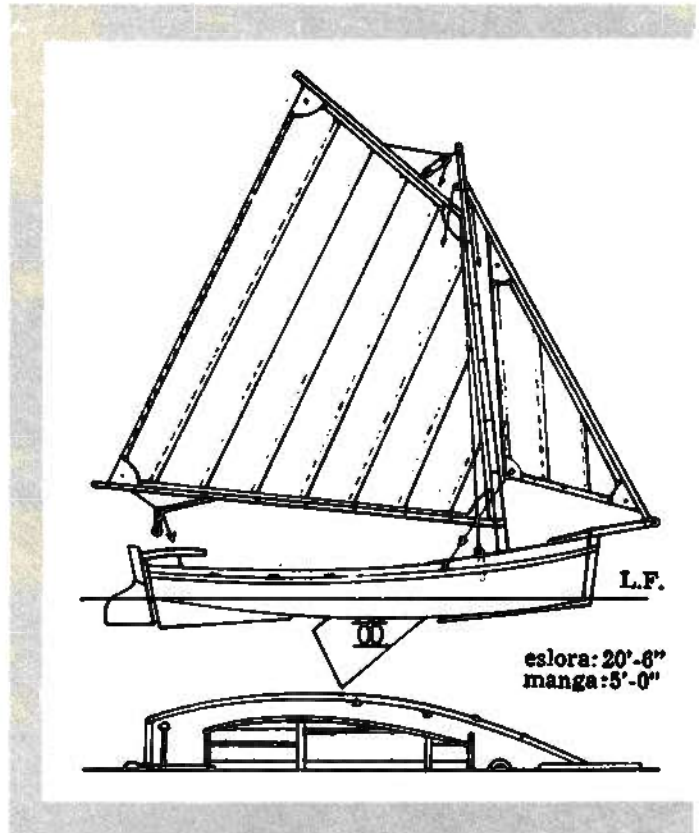
Decir el vivero de Caibarién quizás no sea correcto, ya que este tipo de embarcación se repite, con ligeras variantes, en muchos puertos pesqueros de la costa norte y sur de Cuba; ejemplares hay desde la provincia de Pinar del Río hasta Oriente, que es decir en casi todo nuestro archipiélago. No obstante, como los datos que ofrecemos al lector los obtuvimos en este típico puerto, donde abunda tanto, le hemos puesto ese título.

La pesca principal que realiza es la llamada selectiva: esponja, cangrejo moro, langosta y también peces de fondo: bíaiba, pargo, cherna criolla, etc., siendo la nasa el arte de pesca fundamental que permite luego, al no dañarla, mantener viva la captura en el tanque-vivero.

La razón de entregar viva la captura hace que una característica de esta embarcación es que sea de poco tamaño (de 20 pies de promedio), ya que es necesario realizar en pocos días la captura y el viaje de regreso a puerto. De este momo queda obviada el problema de tener condiciones mínimas de alojamiento para la permanencia del personal a bordo.

La vida así, por supuesto, reviste la característica de ser primitiva e incómoda: es necesario cocinar y dormir en el sollado o al aire libre en la cubierta, protegiéndose el personal por un cuartel o un toldo. Las aguas someras, campo de sus actividades y donde en ocasiones apenas hay un palmo y medio de profundidad para permitir el paso de la embarcación, determinan la construcción de un casco de muy poco calado.

La propulsión tradicional ha sido siempre a base de



▲ Foque. La orza va calada en el tanque vivero

velas. Esto, unido a la razón del poco calado del barco, obliga a resolver la necesaria resistencia lateral por medio de una orza. Esta es del tipo de abanico, usándose la madera para su confección y pivoteando la orza dentro del tanque-vivero. La máxima economía en la construcción resulta otra de sus características; esto se ha logrado en este barco al usar el método de armar los costados por medio de un tortor. Con molde, o dos, al centro, se fija la manga máxima, y esto da también la figura de la sección maestra.

El fondo, formado por tablas colocadas de través, se monta con el casco invertido. Los baos, brazos y cubierta en general se terminan para proceder luego a la colocación del fondo, que va también de través y de banda a banda. Un pequeño motor auxiliar se



◀ Este bote-vivero, propulsado solamente a vela, es de tamaño más pequeño que el que regularmente se usa en Calbarién

observa actualmente como práctica corriente. Este es, por lo regular, de sistema diésel y de un cilindro de montaje interior y enfriado por aire; desarrolla, para un bote de menos de 21 pies, 6 HP y se emplea reducción en la transmisión a la hélice.

En botes de más eslora se emplea, generalmente, un motor de unos 10-12 BHP de dos cilindros y con el resto de las características similares al anterior motor. El aparejo es de balandro, con mayor tipo cangreja y foque, aunque algunas veces se ven mástiles en proa y una vela mayor sin foque.

La arboladura es de mástil simple y a veces observa una pequeña cruceta en la parte superior, botavara y pico, con pequeño bauprés a proa, lo que viene a ser el complemento regular. La jarcia firme sólo tiene uno o dos obenques por banda; obenquillo a la cruceta (en los ejemplares mayores) y estay de galope a proa. La maniobra se hace con la driza de la mayor y la del foque, como jarcias de labor y con las correspondientes escotas del foque y mayor al navegar (esta última juega con un barrón fijo a popa).

El pino es la madera que más se emplea en la confección del casco; algarrobos y maderas similares se usan en rodas, talicones, etc.

El hierro galvanizado predomina en la pernería.

▲ la chalana de tunas de zaza

Si buscáramos el velero típico más veloz de Cuba, con toda seguridad que mi voto estaría por la sureña chalana velera del pequeño puerto de Tunas de Zaza.

Esta embarcación pesquera no la hemos visto en el resto de los puertos cubanos. Pero si existiera, con toda seguridad sería un ejemplar oriundo de Tunas. Aquí abunda tanto, que casi se diría que la pesca en Tunas se fundamenta en su típica chalana...

El camarón, en la época de abundancia, pescado con tarraya y con el arte conocido por "copo fijo", puede producir mareas hasta de más de 1000 libras por noche y por chalana. Este índice nos



▲ Algunas viejas chalanas de Tunas de Zaza se han contagiado con las nuevas y presentan un macizo y raro codaste que también hace las veces de estrecho espejo de popa donde, en su coronamiento, se instala el motor fuera de borda

habla de la importancia que tiene la extraordinaria chalana, que puede llegar a tener hasta 26 pies de eslora.

Los ejemplares más viejos fueron construidos hace varias décadas, habiendo sido el algarrobo la madera preferida para todo el casco (incluyendo el forro), aunque hoy en día se emplea pino para su forrado. El hierro galvanizado, y rara vez el cobre o bronce, forman la clavazón, pernería y herrajes. La tecnología de su construcción es similar al bote descrito anteriormente: costados fijos a la roda y tortor conformando el casco sobre una o dos plantillas o moldes. El fondo es recto de banda a banda.

Una gran caja de orza va montada, por lo regular, sobre un grueso macizo interior en cruz, careciendo de instalación para remar. El espejo de popa, en las embarcaciones que instalan motores fuera de borda de dos cilindros y 10 HP, es sólido y forma un macizo que hace de codaste. Todo el aparejo propulsor es abatible, montándose en un simple palo una vela de "abanico" (tarquina) que se abre con una botavara y una palanca. Un foque a proa completa el velamen. Esta chalana carece de nevera y vivero, por lo que la captura se lleva rápidamente a tierra a las pocas horas de realizada.

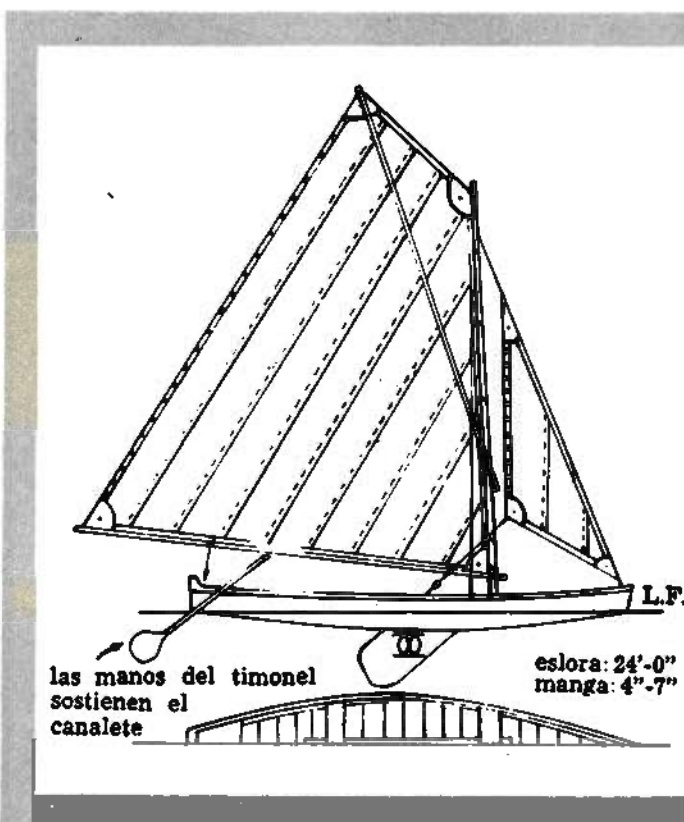
la lancha cienfueguera

A diferencia de las dos embarcaciones anteriormente descritas, la lancha cienfueguera tiene un origen personal: fue creada por "Pepe", José García, igual que todos los emigrantes que llegaron de Canarias, venía a Cuba con el ánimo de hacer fortuna, confiado en su ingenio y sus hábiles manos. Probó múltiples oficios: tornero, maquinista, patrón de barco, etc. Hasta que un día la necesidad lo obligó a construir barcos... y nació entonces la lancha cienfueguera. Con un raro sentido, en nuestro medio, de la construcción naval, introdujo el método de construir a base de moldes para la conformación del casco; fue el primer y único constructor cubano de embarcaciones que utilizaba exclusivamente este método de construcción. En pocos años, gracias a la economía relativa de materiales y mano de obra, del método logró que en la zona del puerto de Cienfuegos se operasen numerosas lanchas de "Pepe". Esto, que parecía haber resuelto el viejo sueño del emigrante, no resultaba más que el modo de ir ganando su subsistencia y la de sus numerosos hijos, que hoy nos cuentan cómo se logró crear esta embarcación.

La lancha cienfueguera, que "Pepe" desarrolló por los años 20, no modificó nunca su proporción. El éxito alcanzado lo llevó a ampliar la eslora desde las lanchas más pequeñas, de unos 16 pies, hasta embarcaciones de 50 pies o más. La típica lancha cienfueguera es un moto-velero con propulsión a motor de combustión interna e instalación interior. La nevera (bodega), refrigerada con hielo, por lo regular va delante del motor. La arboladura es de un solo palo, e iza una vela cangreja con foque a proa. El timón se monta detrás del espejo de popa, gobernándose muchas veces con caña. La tecnología en la construcción del casco de madera sigue la técnica de conformar varetas de madera dura (majagua o similar), ablandadas



◀ Con este largo canaleta se resuelve la propulsión en popa cuando falta el viento o el motor. El canaleta hace a la vela el oficio de timón (espadilla)



La vela de abanico (tarquina) ▲ es la que se iza en la chalana tunera, careciendo de obenques o jarcia firme (sólo tiene el estay de galope del foque)

con agua caliente y que son remachadas al forro por medio de puntillas y arandelas de cobre. El forro, por lo regular, es de pino, y una gran escotilla, en la cubierta, se cubre con cuarteles para cerrar la parte superior del casco.

La lancha cienfueguera adquirió pronto categoría de embarcación de recreo, invadiendo así el campo deportivo. Las bondades de sus condiciones, así como su economía, la hicieron tan popular que aún podemos verla navegando en muchos puertos cubanos y en infinidad de servicios: en la pesca (con sus diversas variantes), como embarcación de recreo, como lancha de práctico, como lancha para servicio general, como lancha para el transporte de pasajeros, etc.

En fin, que ella continúa siendo útil y, por ende, continúa también siendo importante...

En muchos ►
puertos de Cuba
resulta familiar
la bella estampa
de la lancha
cientfueguera...
Estas dos
embarcaciones
navegan en las
mismas aguas
donde fueron
bautizadas
y pertenecen a
la unidad
pesquera de
Cienfuegos

No sólo la ▼
lancha
cientfueguera ha
demostrado
sus bondades en
la pesca, sino
que también se
ha empleado
como
embarcación de
recreo.
También resulta
ideal al
emplearse
haciendo el
oficio de lancha
auxiliar
de trabajo, y
aun de pasaje,
como la que aquí
vemos

