

PLAN DE RESTAURACION E INTEGRACION COMO ELEMENTO PATRIMONIAL E MUSEOGRAFICO DO M/P BERNARDO ALFAGEME



ANTECEDENTES:

O M/P Bernardo Alfageme, con matrícula VI-5, folio 6587 foi construído nos estaleiros Hijos de J. Barreras e entregado a Bernardo Alfageme del Busto no ano 1944.

As súas principais características son as seguintes: Motopesqueiro para pesca de arrastre, construción en aceiro remachado, 27.5 m de eslora, TRB de 167, portando un motor de Barreras Werkspoor de 330 HP e casco Meierform. Pertence a serie Standard Barreras, sendo xemelgo dos M/P Massó 16, Massó 28, Teresa Barreras e Quique entre outros. En total se construíron 10 barcos desta serie, que foi substituída pola serie Superstandard.

Dende a súa botadura, fixo infinidade de mareas, en especial no caladoiro do Gran Sol, aínda que a súas últimas mareas foron feitas no sur de Portugal.

No 1998, tendo como porto base Marín, foi dado de baixa (expediente 1428 RD 798/98) construíndose no seu lugar o B/P Punta Riscada.

ESTADO DE CONSERVACION

No seu anterior punto de atraque, durante unha baixamar, o buque ficou varado apoiado contra o peirao sobre o seu costado de estribor, con danos tanto nese costado como na banda de estribor da ponte. Alén diso, o tempo que leva amarrado no estaleiro levou ao buque a un grado de deterioro importante, con diversos conatos de afundimento, o que propiciou un deterioro rápido, especialmente da súa obra morta, sendo custosa a súa recuperación.

POSTA EN VALOR DO M/P BERNARDO ALFAGEME

O M/P Bernardo Alfageme é o único barco de pesca de altura da primeira metade do século XX que se conserva. Os puntos salientables do mesmo son os seguintes:

- Apenas tivo variacións na súa obra viva e é recuperable a obra morta, polo que é un fiel reflexo das tipoloxías de buques da primeira metade do século XX (o barco foi construído no 1942), mantendo as dúas amuras abertas.
- Os criterios de construción en serie, coñecidas como standard e superstandard, obedeceron a unha necesidade de armar novas frotas co gallo de fornecer e satisfacer as necesidades alimenticias de España logo do golpe de estado e posterior Guerra Civil, nunha conxuntura internacional marcada pola 2ª Guerra Mundial.
- O motor Werkspoor de 330 HP, foi montado no propio estaleiro, Hijos de J. Barreras.
- A obra viva en chapa remachada, marcando o final dun sistema de unión, que axiña sería substituído pola soldadura.

Sen dúbida algunha, este buque é parte do patrimonio industrial de Galicia, ca singularidade que sintetiza a achega máis continuada ten feito a Galicia costeira, e máis concretamente Vigo, ao desenvolvemento económico e social do país: a pesca na súa máxima acepción, incluíndo dende a construción naval, industrias auxiliares, conserveiras, de transformación e comercialización, sendo Vigo, asemade, o punto de referencia máis importante de Europa nestas actividades.

A actuación prevista para a súa conservación, cun destino en terra, non é a máis satisfactoria para a súa correcta posta en valor. Unha actuación de maior profundidade, deixando o buque para podelo visitar a flote fará do Bernardo Alfageme un ben cun atractivo singular, favorecendo a curiosidade de coñecer e sentir tanto a historia como a



MUSEO DO MAR DE GALICIA

memoria, facendo do mesmo un activo que producirá rendas en forma de fluxo de bens e servizos derivados. O feito de ter en Vigo o Museo do Mar de Galicia debe ser considerado como un activo máis cara a unha actuación máis profunda. Polo contrario, a actuación prevista que contempla a súa disposición nunha praza e sen o motor podería depreciar o valor cultural do mesmo, favorecendo o seu abandono a medio e longo prazo, xa que logo, é moi difícil que nesas circunstancias xere algunha renda.

Pola outra banda, o M/P Bernardo Alfageme posúe unhas posibilidades museolóxicas como elemento flotante moi altas, o que contribuirá de forma positiva a súa posta en valor. Para elo é preciso elaborar un proxecto integral de investigación, restauración, e finalmente, adecuación museográfica.

Como xa se ten dito, o Museo do Mar de Galicia ten unhas instalacións idóneas para expoñer o M/P Bernardo Alfageme. Esta solución é moi empregada en museos similares, como o navío portugués Santo Andrés no museo de Ilhavo. Sen embargo, a relevancia co M/P Bernardo Alfageme ten para o Museo do Mar de Galicia radica no discurso museístico que conduce a exposición permanente do mesmo. Efectivamente, esta exposición fará un percorrido polo desenvolvemento da industria da pesca galega dende a antigüidade a traveso dun fío condutor dobre. Por unha banda as actividades do home, contempladas nos seus tres principais alicerces (extracción, conservación e comercialización), e as interaccións home/mar, materializadas na explicación das causas que fornecen e sosteñen as zonas pesqueiras máis importantes do mundo e os efectos que sobre elas provoca o home ca súa actividade. O M/P Bernardo Alfageme aportaría a este discurso algo fundamental: a explicación e visualización *in situ* da historia da construción naval de pesqueiros de litoral e altura en Galicia durante a primeira metade do século XX e dos traballos e as faenas da xente do mar nun caladoiro emblemático como o Gran Sol.

O MUSEO DO MAR DE GALICIA:

O Museo do Mar de Galicia nace ca pretensión de serdes o centro de referencia do patrimonio marítimo de Galicia. O desenvolvemento do mesmo farase entorno a dúas liñas de actuación principais:

- Centro de colección, conservación, exposición e divulgación sobre usos, obras, pezas e demais elementos patrimoniais tanxíbeis e intanxíbeis relacionados co mar e os seus recursos, en especial a pesca e actividades complementarias da mesma.
- Centro de coordinación, investigación e documentación de actividades, etnografía e oficios relacionados co mar de Galicia.



MUSEO DO MAR DE GALICIA

Compre salientar, non obstante, que estamos a falar dun museo ex-novo, sen coleccións. Esta circunstancia aproveitase para desenvolver un proxecto que permitira a medio e a longo prazo acadar os obxectivos enriba reflectidos.

O ENCLAVE

O Museo está asentado sobre un castro costeiro, do que podemos salientar as seguintes características:

- Etapa inicial, do asentamento, ao final do Bronce (século VII a. de C.)
- Presenza Iberopúnica no século IV a. de C., con abundantes restos de cerámica xunto cunha construción con betilos, semellante as zonas de culto observadas no sur da península
- Fase romana, vinculada o desenvolvemento de diversas factorías de salga de peixe, destacando asemade un uso final do xacemento como cemiterio.



Vista do Museo do Mar de Galicia dende o mar, co cais en primeira instancia



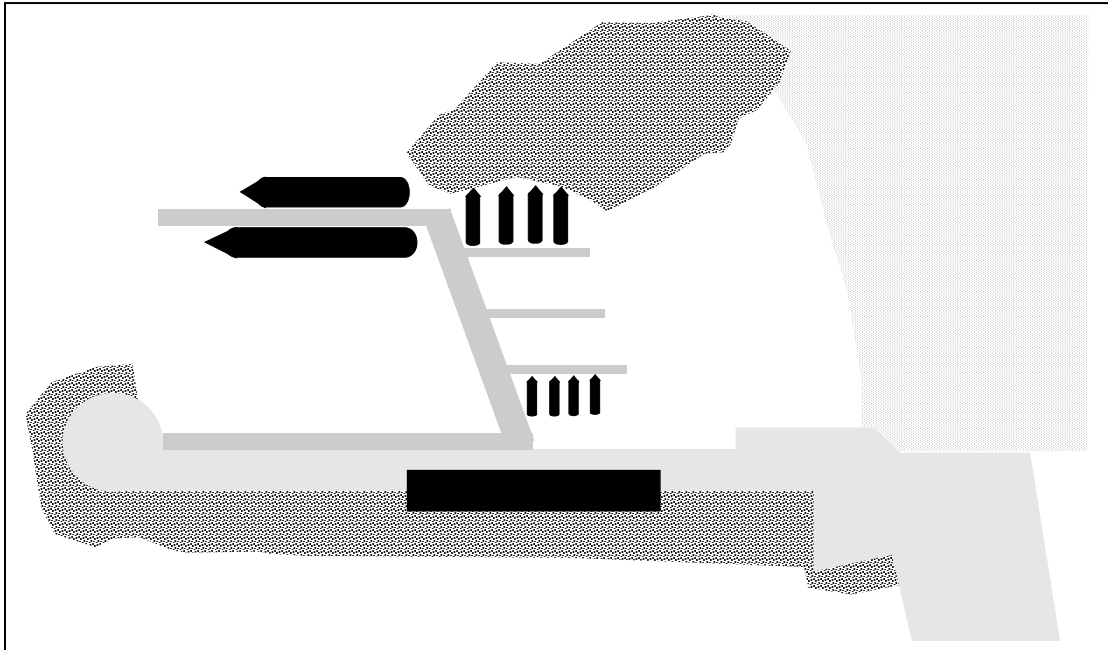
Vista do Museo do Mar de Galicia dende a praia

No ano 1887 se inicia a construción dunha fábrica de conservas po parte de Don Marcelino Barreras Casellas denominada “Alcabre-Molino de Viento”. En 1924 pecha a fábrica e, posteriormente convertese no matadoiro e finalmente en depósito de coches.

O feito de facer o Museo do Mar de Galicia neste enclave tamén foi visto como unha oportunidade de recuperar unha franxa do litoral vigués como espazo lúdico e cultural. A este propósito contribuíu de xeito determinante o proxecto arquitectónico, o único feito por Aldo Rossi en España, cunha execución por parte de César Portela que mereceu varios premios internacionais.

Para incluír o buque no proxecto, se debería construír un peirao, recuperando e ampliando a idea orixinal que existía no proxecto do Museo, do seguinte xeito:

- Tramo flotante, ao carón do dique de 45 m.
- Incorporación de un tramo normal ou transversal ao dique, pivotado, feito en madeira, duns 40 m, e a continuación un brazo paralelo ao peirao duns 50 m, onde iría o Bernardo e habería sitio para outro buque.
- Instalación de tres brazos flotantes na parte interior do brazo transversal para embarcacións tradicionais.
- Aumento xeral do calado a 2 m mediante dragado, conforme ao mapa de batimetría.
- Aumento a 4 m do calado na zona de atraque do M/P Bernardo Alfageme e ata 2.5 na zona de atraque ao carón do peirao flotante paralelo ao dique.



A parte ao carón do peirao se reservará para o tráfico marítimo de ría. O treito transversal que vai ata a zona de atraque do Bernardo, servirá para poñer na súa parte interior as estruturas necesarias para facer un museo tradicional flotante e tamén nun futuro, unha escola de navegación tradicional.

O tipo de peirao podería ser semellante ao que une Santa Cruz de Liáns en



MUSEO DO MAR DE GALICIA

Oleiros co propio castelo de Santa Cruz. Isto é, unha estrutura superior de madeira sostida por outra estrutura feita en aceiro cortén, semellante ao faro do propio Museo. Esta estrutura levaría as canalizacións pertinentes para dotar ao buque, e por extensión a todo o peirao, das necesidades básicas no tocante a electricidade, auga, sistemas de seguridade e incendios.

O Bernardo Alfageme conservaría a disposición orixinal dos camarotes, cociña, retrete e o motor. Na adega se deixará unha baixada con escaleira e outra cun montacargas para descender a ela. No interior se conservará a configuración orixinal da estiba do peixe na zona máis a proa namentres que o resto será aproveitado como sala, con exhibición de pezas relacionadas ca construción naval e filmacións sobre as condicións de traballo e faenas de pesca nos caladoiros de altura. No resto dos locais, voces en off dos mariñeiros relatarán os traballos e historias de vida dos mariñeiros do Gran Sol apoiados en cheiros, imaxes e outros elementos museográficos.

PLAN ESTRATEXICO

O plan de posta en valor e conservación patrimonial deste buque se podería acometer do seguinte xeito:

1. Cesión ao Museo do Mar de Galicia do M/P Bernardo Alfageme
2. Elaboración do proxecto e execución das obras de acondicionamento do peirao.
3. Proxecto de investigación sobre a historia da construción naval de pesqueiros e caladoiro do Gran Sol, en especial, na primeira metade do século XX
4. Elaboración e execución do proxecto de restauración integral do buque.
5. Contacto con produtoras ou mesmo a TVG para a elaboración dun guión sobre a restauración do buque, entrevistando a traballadores do sector naval con experiencia na construción deste tipo de buques así como a mariñeiros do Gran Sol naquela altura.
6. Execución da proposta museográfica.
7. Merchandising

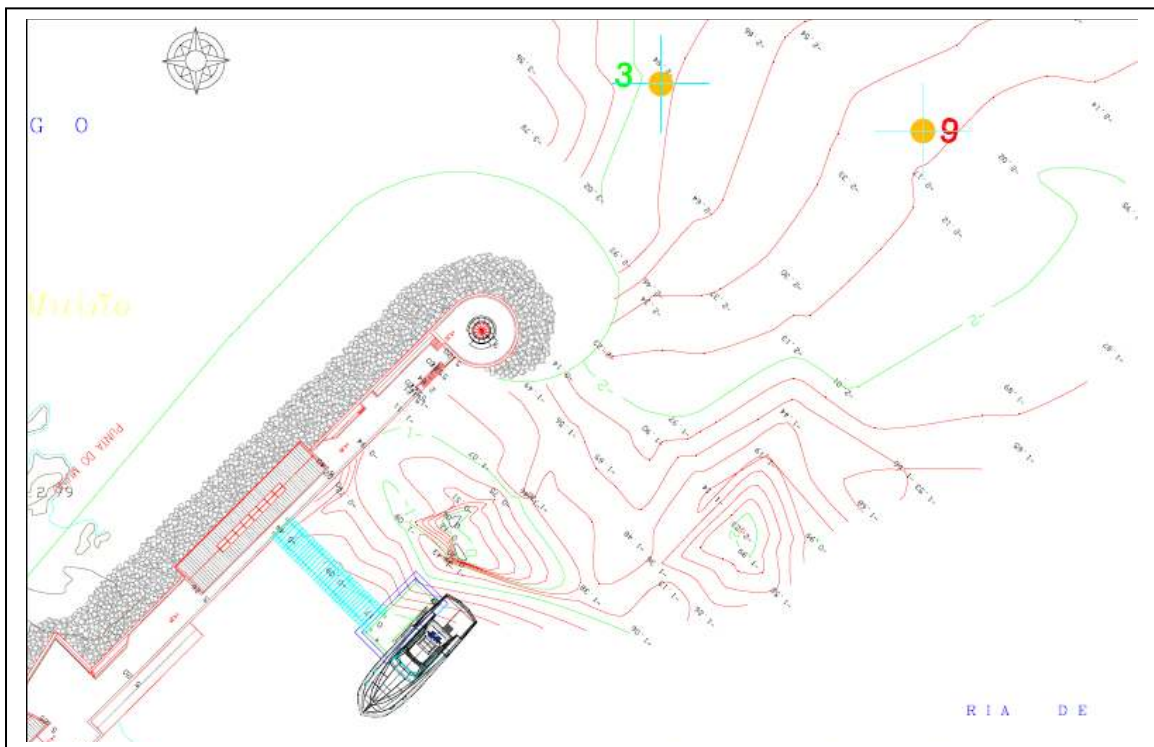
ORZAMENTOS

O dragado diferencial afectará a unha superficie aproximada de 2.700 m², que podería supoñer un movemento aproximado de material (area e rocha) de aproximadamente 3.000 m³ cuns custos aproximados de 180-200.000,00, dependendo da dureza do terreo.

A execución do peirao podería ter un custo aproximado duns 300.000-350.000,00 €, dependendo do tipo de estrutura (40 metros flotantes, 90 m fixos e tres tramos flotantes menores duns 20 m cadanseu).

A recuperación do buque, no seu estado actual, podería supoñer un custo superior aos 600.000,00 €. O posterior mantemento a flote sería menor, cun orzamento anual duns 18.000,00 €, que incluíría una varada bianual do mesmo e conforme aos custos derivados do Navío Santo André en Ilhavo. Ao estar integrado no museo, o mantemento podería ser sufragado en parte polo custo da visita ao mesmo. Para a vixilancia tanto activa como pasiva se faría unha extensión dos recursos humanos e materiais do museo (volumétricos, barreiras infravermellos e cámaras, cun custo aproximado de 15.000,00 €). Asemade, o buque contaría cun sistema de irrigación automática a base de auga do mar para manter en bo estado a obra morta.

A adaptación museográfica do interior do buque, baseada sobre todo en gráficas de texto, cheiros e voces en off dos tripulantes podería ter un custo duns 100.000,00.



Batimetría do Museo.

ADENDA: INVESTIGACIÓN PRELIMINAR

A deputación de A Coruña publicou no 1997 un libro escrito por Francisco Eiroa del Río titulado "Historia y desarrollo de la pesca de arrastre en Galicia". Neste libro faise un repaso a evolución da construción de buques de pesca e artes empregados nos diferentes caladoiros, en especial o Gran Sol. Asemade, o Catálogo da exposición conmemorativa dos 75 anos da revista Industrias Pesqueras *Vigo, horizonte Mariño*, analiza tamén a evolución das formas dos buques.

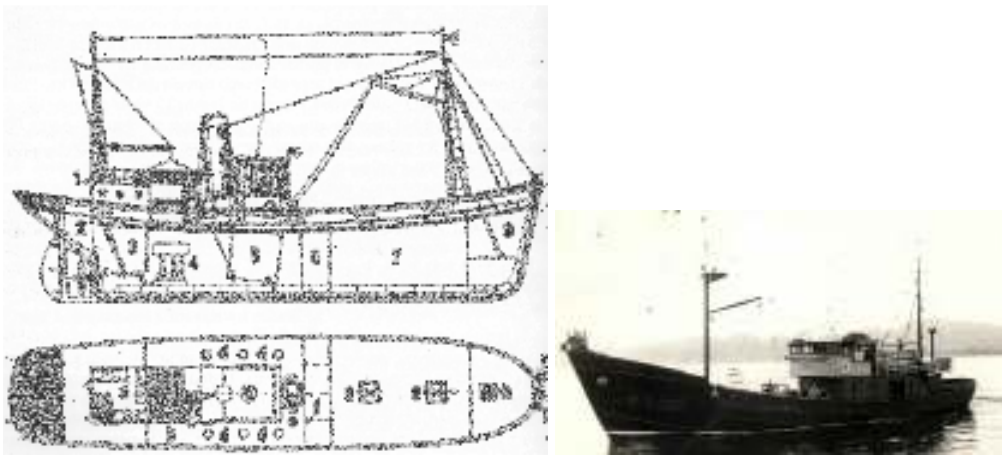


Figura 1: Izquierda: Detalle dunha parella de altura de casco de madeira dos anos 1930-40 (extraído de Francisco Eiroa del Río). Derecha: fotografía do Bernardo Alfageme

Na figura 1 se mostra un esquema dun pesqueiro de altura gransoleiro dos anos vinte (esquerda) cuxa estrutura é semellante a do Bernardo Alfageme (dereita). En concreto o M/P Arno (figura 2) é un exemplo do tipo de buque dos anos 30 construído en madeira na ría de Vigo



Figura 2: M/P Arno, construído na Ría de Vigo no 1931 con casco de madeira, 24.6 m de eslora TRB de 123 e 188 HP de potencia

Finalmente, os cascos de madeira foron paulatinamente substituídos polos de aceiro, sendo o estaleiro vigués Hijos de J. Barreras un dos pioneiros. Na figura 3 se mostra unha das primeiras construcións deste estaleiro en aceiro, o M/P Andrés G.

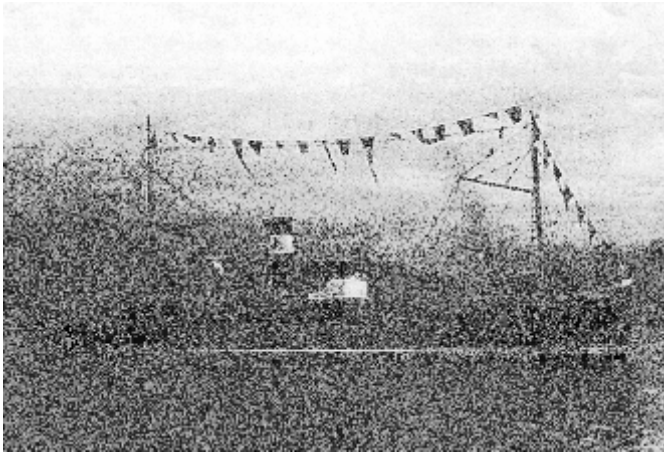


Figura 3: Fotografía do M/P Andrés G. construído en Hijos de J. Barreras no 1927. (Casco de aceiro, 29 m de eslora, 145 TRB, 250 HP). Nótese o seu parecido co M/P Bernardo Alfageme

Evolucionados dos primeiros bous que chegaron a Galicia dende Reino Unido, as tipoloxías non mudaron moito, mesmo ca incorporación dos motores a explosión como o que ten o Bernardo Alfageme. Habería que agardar ata os anos sesenta nos que comezaron a producirse os primeiros buques de pesca con rampla a popa, semellante aos buques factoría de pesca da balea.



Figura 4: Fotografía tomada no varadoiro de Vulcano cun pailebote ao carón dun arrastreiro tipo Castle.



Figura 5: Maqueta do buque Santa. Rosa, de fasquía semellante ao que estaba no varadoiro de Vulcano. Este buque, construído no Reino Unido, foi adquirido en primeira instancia por un armador catalán e posteriormente recalou en Muros. Foi utilizado por parte da corporación muradán para fuxir cara a Euskadi logo do golpe de estado de Franco. No País Basco foi artillado como buque de guerra e posteriormente voltou a propiedade do seu armador.