

# LOS CARPINTEROS DE RIBERA

ARTESANÍA PARA LA NAVEGACIÓN

EDUCACIÓN SECUNDARIA - BACHILLERATO - FP



Fragmento del libro *Buch der Chroniken und Geschichten* (1493), Schedel, Hartmann. ©Biblioteca Digital Nacional.

Los **carpinteros y carpinteras de ribera** fueron **artesanos/as** especializados/as en la construcción y reparación de embarcaciones de madera, especialmente aquellas que se utilizaban para la pesca, el comercio y la navegación en ríos y mares. Eran los que se encargaban de construir en la zona del Mediterráneo durante el medievo las embarcaciones de madera, siendo una profesión tan antigua como la propia navegación. La construcción de barcos no se sabe cuál fue el primer pueblo que la inició, pero sí se conoce

que en el Neolítico se construían pequeñas embarcaciones con troncos, pieles, papiro y que se usaban para trasladar personas, animales o mercancías.

Este **oficio** tiene raíces antiguas y ha sido fundamental para el desarrollo de las comunidades costeras y fluviales a lo largo de la historia. Los carpinteros de ribera trabajaban en la costa o en astilleros cerca de ríos y mares, y su nombre proviene de "ribera", que hace referencia a las orillas donde solían ejercer su oficio.

El oficio de carpintero de ribera se remonta a miles de años, cuando las primeras civilizaciones comenzaron a utilizar **barcos de madera para el transporte y la pesca**. Los fenicios fueron grandes navegantes y por consiguiente unos grandes constructores de barcos con artesanos muy especializados y que dominaron los mares durante muchos cientos de años. Desde los egipcios y romanos, hasta la Edad Media y la Era de los Descubrimientos, los carpinteros de ribera desempeñaron un papel crucial en la expansión del comercio y la navegación marítima.



Mazo de madera de carpintero romano para construcción de embarcaciones. ©Museo Nacional de Arqueología Subacuática.

En la Península Ibérica, y el **Mediterráneo** el trabajo de los carpinteros de ribera fue especialmente relevante durante los siglos XV y XVI, cuando España y Portugal estaban en la cúspide de la exploración y la colonización. En esta época, se construyeron naves como las carabelas y los galeones, que fueron esenciales para los viajes de exploración y el comercio con América, África y Asia.



Tres carabelas, 1863-1900. Dibujo sobre papel (24 x 42, 7 cm) Las carabelas eran embarcaciones ligeras a vela. Cristóbal Colón navegó con las conocidas *La Pinta*, *La Niña* y *La Santa María*. ©Biblioteca Nacional de España.

Los carpinteros de ribera debían dominar una gran variedad de habilidades técnicas, muchas de las cuales se transmitían de generación en generación. El proceso de construcción de una embarcación comenzaba con la selección de la madera adecuada, generalmente de árboles como el roble, el pino o el haya, que se escogían por su resistencia y durabilidad en el agua. Después los carpinteros trazaban el diseño de la embarcación, tallaban las piezas de madera y ensamblaban la estructura, utilizando una combinación de técnicas de corte, ajuste y ensamblado, a menudo sin el uso de clavos metálicos, confiando en ensamblajes como el cosido, que consistía en “coser” los tablones de madera con cuerdas, la espiga y mortaja, a tope, la cuaderna, las tablazones o el trincado.

Las embarcaciones en la zona mediterránea no se construían al aire libre, sino que existían unos recintos denominados **atarazanas** que se utilizaron a este fin por los carpinteros de ribera. Las **atarazanas** son unas construcciones de finales del siglo XIV destinadas para la construcción, depósito y reparación de embarcaciones, así como para servir de base militar y que tuvieron un papel muy importante en la prosperidad comercial y marítima en la época medieval. Por último, los calafateadores cerraban bien todas las juntas de las tablas del casco con una mezcla de estopa de cáñamo embebida con brea para evitar que entrara el agua del mar.



Atarazanas *El Grao* (Valencia, Comunidad Valenciana). ©AdobeStock.



Tabla de artesanado con caballeros, galeras y nave de alta borda, siglo XIV. Temple sobre tabla con acabados de oro (23,5 x 295,2 x 2 cm) ©Museu Nacional d'Art de Catalunya.

Uno de los ejemplos más emblemáticos es la construcción de galeras y galeones durante el Siglo de Oro español, cuando los astilleros de Sevilla y Cádiz estaban entre los más activos del mundo. Allí, los carpinteros de ribera construyeron los barcos que llevaron a los conquistadores y comerciantes a las Américas y que protegieron las rutas marítimas del imperio español.

Con el tiempo, la industrialización y la aparición de nuevas tecnologías como los barcos de acero y motores a vapor redujeron la demanda de embarcaciones de madera. A lo largo del siglo XX, el oficio de carpintero de ribera sufrió un declive, y muchos de estos artesanos desaparecieron o se adaptaron a la construcción de barcos de recreo en lugar de las tradicionales embarcaciones de pesca o comercio.

Sin embargo, en las últimas décadas, ha habido un resurgimiento del interés por la **carpintería de ribera**, en parte gracias al **turismo cultural** y el auge del interés por los barcos históricos y las embarcaciones tradicionales. En muchas partes del mundo, se han creado escuelas de carpintería de ribera para preservar y enseñar estas antiguas técnicas, y en algunas comunidades costeras se celebran festivales y eventos en los que se exhiben embarcaciones tradicionales como la **vela latina** en la Comunidad Valenciana y concretamente dentro del **Parque Natural de la Albufera**, actividad llevada a cabo por la **Federación Cultural Valenciana de Vela Latina**.

Las embarcaciones de vela latina del Mediterráneo son un ejemplo de las naves que estos maestros construían y mantenían.



Barcos de vela latina. ©Neptuno.

El oficio de los carpinteros de ribera, aunque ha cambiado a lo largo de los siglos, sigue estando conectado de manera profunda con la vida en el mar y la preservación de las tradiciones marítimas.

Hoy en día, el resurgimiento del interés por estas antiguas embarcaciones y técnicas no solo nos recuerda nuestra historia, sino que también nos invita a reflexionar sobre el estado actual de nuestros mares y océanos.

Así como estos artesanos trabajaban con la naturaleza, utilizando maderas, fibras vegetales, y otros materiales sostenibles para construir sus barcos, ahora más que nunca necesitamos adoptar una mentalidad de respeto y cuidado hacia el medio ambiente.

El [cambio climático](#) es uno de los mayores riesgos que enfrentan nuestros océanos hoy en día. El calentamiento global ha provocado que las temperaturas de los mares suban, afectando a la vida marina, a los ecosistemas y, por ende, a las personas que dependen de ellos, como las [comunidades pesqueras](#). Además, el aumento del nivel del mar amenaza no sólo las costas y ciudades, sino también sitios históricos y [patrimonios culturales sumergidos](#), muchos de los cuales aún están por descubrir.

La contaminación de los mares ya sea por [plásticos](#), [vertidos industriales](#) o el uso desmedido de recursos, también tiene un impacto devastador en la biodiversidad marina. Los carpinteros de ribera, que construían sus barcos para navegar por aguas limpias, confiaban en la naturaleza para proveerles los materiales y sustento. Hoy, preservar esas aguas no solo es una responsabilidad ecológica, sino también un homenaje a esas generaciones que vivían en armonía con los mares.

Proteger los océanos es esencial para el futuro, y para ello es necesario reducir nuestras emisiones de carbono, limpiar nuestros mares y evitar la sobrepesca. Así como los carpinteros de ribera cuidaban cada detalle en la construcción de sus embarcaciones, nosotros debemos cuidar cada acción que afecte nuestros mares. En muchos sentidos, aprender de los carpinteros de ribera y su enfoque sostenible puede guiarnos en la protección de nuestros océanos frente a los desafíos del [cambio climático](#) y la [contaminación](#). Solo así, al igual que ellos preservaron su [oficio](#), podremos preservar la salud de nuestros mares y el legado cultural que encierran.



Juan Aleixandre, construyendo en su taller un barco de madera. ©Amparo Aleixandre.

V I C T O R I A V I V A N C O S

#### ENLACES INTERESANTES

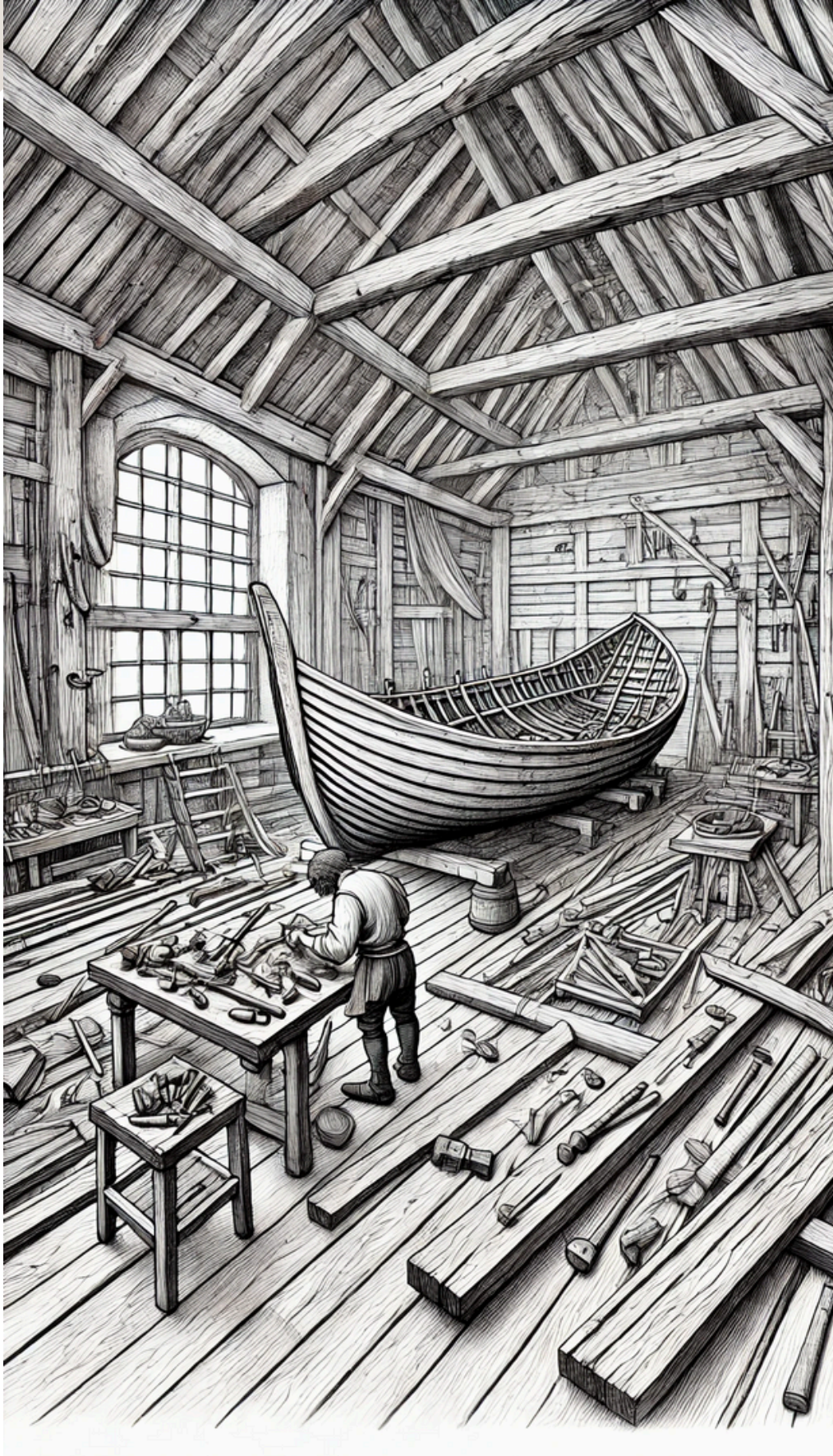
- [CAMBIO CLIMÁTICO](#)
- [SOBREPESCA](#)
- [RESIDUOS PLÁSTICOS](#)
- [SUSTANCIAS QUÍMICAS](#)
- [OFICIOS DE MAR](#)
- [EL OFICIO DE CARPINTERO DE RIBERA](#)
- [LA CARPINTERÍA DE RIBERA](#)
- [DISEÑO NAVAL](#)
- [FEDERACIÓN CULTURAL VALENCIANA DE VELA LATINA](#)
- [LOS ÚLTIMOS MADEREROS DEL TURIA](#)
- [TALLER VIRTUAL - MUSEO NAVAL](#)
- [TRANSPORTE DE MADERA - EUGENIO MONESMA](#)




Navatas o transporte de leña por río. ©Eugenio Monesma.

## ACTIVIDAD

PINTA ESTA ESCENA DE UN CARPINTERO DE RIBERA EN SU TALLER





La Cátedra UNESCO *Forum Universidad y Patrimonio Cultural* de la Universitat Politècnica de València, España, se distingue por su compromiso en la difusión del patrimonio cultural entre la sociedad, fomentando su aprecio y preservación. En línea con este propósito surge **Ocean ART Project**, una iniciativa de divulgación que utiliza el **Patrimonio Cultural Marino** como herramienta educativa y cuyo objetivo es el de sensibilizar a infancia y juventud sobre la imperiosa necesidad de cuidar nuestros mares y océanos, frente a los **riesgos** que los acechan, alineándose con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.

En esta actividad, buscamos converger en tres objetivos fundamentales: el Objetivo 4, Educación de Calidad; el Objetivo 13, Acción por el Clima; y el Objetivo 14, Vida Submarina. Reconocemos que todos, desde los más jóvenes hasta los adultos, compartimos la responsabilidad en este cambio urgente y esencial.

En nuestra web podrás encontrar muchos más **recursos** divertidos y formativos que te puedes descargar completamente gratuitos que han sido elaborados especialmente para ti.

!!!GRACIAS POR UNIRTE A NUESTRO EQUIPO Y FORMAR PARTE DEL CAMBIO!!!



Este estudio forma parte del programa THINKINAZUL y ha sido apoyado por MCIN con financiación de la Unión Europea NextGenerationEU (PRTR-C17.11) y de la Generalitat Valenciana GVA-THINKINAZUL/2021/008; Investigadora principal: María Victoria Vivancos Ramón, Universitat Politècnica de València, España