

EL DESTINO DE LAS MADERAS

El conocimiento empírico de las maderas para su mejor uso en la carpintería naval, constituye en el navío de línea la culminación tecnológica del siglo XVIII.

La variedad de piezas y ensambles que constituyen el buque tipo del siglo XVIII queda de manifiesto ante la mera enumeración de las piezas que componen el casco:

Sección según el plano vertical que pasa por la quilla de popa a proa:

La quilla, la falsa quilla, la sobrequilla, la roda, la curva de peralto, el espolón, el pie de roda, el codaste, la curva coral, las cuerdas de bajo cubierta, los puntales, la madre del timón, el tajamar.

Sección según el plano perpendicular a la quilla:

Las cuadernas, las bulárcamas, los palmejares, las varengas, las varengas levantadas, los genoles, las ligazones, los baos, los durmientes, la carlinga, las aletas, las astas.

Sección horizontal:

Las tablas de fondo y cintas, las cosederas, los palmejares, los yugos, la madre de dos vueltas, la curva de banda, las busardas, los espaldones.

Es en la selección de la madera, en especie, salud y forma en donde se asienta el arte del carpintero naval y de cuyo acierto se obtienen los buenos resultados marinos y la duración del ingenio.

La madera de roble, en especial el pedunculado (*Q. robur*: L) es la más conveniente para piezas estructurales como quilla, cuadernas, codaste, roda, y pie de roda.

El roble y algunas coníferas como el pino melis (*P. sylvestris*: L) eran buenos para piezas de menor calibre como baos y medios baos.

El pino, el alerce (*L. decidua*: L) y el álamo negro (*U. minor*: L) eran buenos para tablas, cintas de forros y en general para piezas de vuelta.

Para arboladuras siempre pinos de Riga (*P. sylvestris*: L) o abetos (*A. alba*: L), siempre a falta de ellos se emplearon pinos salgareños (*P. nigra*: Poir).

La condición de empleo de estas maderas es no tener defecto ni enfermedades, estructura limpia, con pocos nudos y de forma flexible (31). Otras veces, la elección de especies para el uso naval han venido condicionadas por su proximidad geográfica al astillero.

Así, en el levante español se empleaba el olivo, el almendro, el naranjo e, incluso, el algarrobo (*C. silicua. L*) de madera blanda y fofo. En la baja Andalucía, el quejigo (*Q. lusitanica*), el pinsapo (*A. pinsapo*), la encina (*Q. ilex. L*) y el alcornoque (*Q. suber. L*). En la cornisa cantábrica, los robles pedunculado (*Q. robur. L*) y sentado (*Q. petrae. Liebl*), el haya (*F. sylvatica. L*), el olmo (*U. minor. L*), el pino albar (*P. sylvestris. L*) y el pinabete (*A. alba. L*).

Las maderas más pesadas y duras, como el roble, se empleaban en la carpintería del navío en las llamadas piezas resistentes de “cuenta de casco” y las más livianas o blandas (en Francia se empleaba con éxito la madera de plátanos (*P. orientalis. L*)) en los altos y superestructura para no disminuir la estabilidad.

Los carpinteros navales denominan la madera de “buena”, “inferior” o “reprobada”, esta última a la que acompaña el “vicio penetrante”.

Desde antiguo se emplearon las maderas de tejo (*T. baccata. L*) y de sabina (*J. sabina. L*), para tallas y mascarones, el cedro (*C. libani*) para obras muertas del casco, el haya para remos, espeques y timones por su carácter imputrescible, así como en tablonería exterior de fondo. El fresno (*F. angustifolia. Wahl*) para cureñas de piezas de artillería y el nogal (*J. regia. L*) y la caoba (*Sw. mahoganí. W*) como maderas de gran belleza para adornos y mobiliario.

La América colonial española contribuyó con las maderas de sus bosques como el guachapeli, guayacán, palo maría, mangle, caobos, cedrelas y limoncillos, al desarrollo de la carpintería naval en los astilleros de El Callao, Guayaquil, Veracruz y La Habana (32). Al otro lado del mundo, en el archipiélago filipino, las teca, el guijo, ébanos, molabes, betis y lauanes compitieron en calidad desde los astilleros de Cavite (33).